



Freddy Paiva Nogueira

Licenciado em Engenharia Civil

As Áreas Urbanas de Gênese Ilegal e a Inserção de Infraestruturas de Mobilidade Urbana: O Caso da Quinta dos Beliscos, Almada.

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
Urbanismo Sustentável e Ordenamento do Território

Orientador: Prof. Doutor João António Muralha Ribeiro Farinha
Professor Auxiliar, DCEA,
Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa.

Coorientadora: Arquiteta Carla Sofia Farinha Batista
Arquiteta, Divisão de Urbanismo, Câmara Municipal de Almada.

Júri:

Presidente: Prof.^a Doutora Maria Teresa Calvão Rodrigues

Arguente(s): Prof. Doutor Nuno Henrique Pires Soares

Vogal(ais): Prof. Doutor João António Muralha Ribeiro Farinha

Dezembro, 2019



FACULDADE DE
CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA



FACULDADE DE CIÊNCIAS
SOCIAIS E HUMANAS
UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA

2019

**As Áreas Urbanas de Gênese Ilegal e a Inserção de Infraestruturas de Mobilidade Urbana:
O Caso da Quinta dos Beliscos, Almada.**





Freddy Paiva Nogueira

Licenciado em Engenharia Civil

As Áreas Urbanas de Gênese Ilegal e a Inserção de infraestruturas de Mobilidade Urbana: O Caso da Quinta dos Beliscos, Almada.

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
Urbanismo Sustentável e Ordenamento do Território

Orientador: Prof. Doutor João António Muralha Ribeiro Farinha
Professor Auxiliar, DCEA,
Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Nova de Lisboa.

Coorientadora: Arquiteta Carla Sofia Farinha Batista
Arquiteta, Divisão de Urbanismo, Câmara Municipal de Almada.

Júri:

Presidente: Prof.^a Doutora Maria Teresa Calvão Rodrigues

Arguente(s): Prof. Doutor Nuno Henrique Pires Soares

Vogal(ais): Prof. Doutor João António Muralha Ribeiro
Farinha

Dezembro, 2019



FACULDADE DE
CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA



FACULDADE DE CIÊNCIAS
SOCIAIS E HUMANAS
UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA

O presente trabalho foi escrito, por opção do autor, utilizando o português do Brasil.

**As Áreas Urbanas de Gênese Ilegal e a Inserção de Infraestruturas de Mobilidade Urbana:
O Caso da Quinta dos Beliscos, Almada.**

Copyright © Freddy Paiva Nogueira, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Nova de Lisboa.

A Faculdade de Ciências e Tecnologia e a Universidade Nova de Lisboa têm o direito, perpétuo e sem limites geográficos, de arquivar e publicar esta dissertação através de exemplares impressos reproduzidos em papel ou de forma digital, ou por qualquer outro meio conhecido ou que venha a ser inventado, e de a divulgar através de repositórios científicos e de admitir a sua cópia e distribuição com objetivos educacionais ou de investigação, não comerciais, desde que seja dado crédito ao autor e editor.

Agradecimentos

A Deus, por orientar meu caminho.

À minha mãe, Jocélia Paiva por ser a minha maior incentivadora e exemplo de garra e superação.

À minha namorada, Luiza Nobre, pela ajuda e apoio nos momentos difíceis.

Aos amigos que me apoiaram, tanto no Brasil quanto em Portugal, nas minhas escolhas.

Aos meus colegas de turma, que contribuíram para a criação e disseminação de conhecimentos durante esses dois anos.

Aos professores do Mestrado em Urbanismo Sustentável e Ordenamento do Território da Faculdade de Ciências e Tecnologia e da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa pela disponibilidade e experiências compartilhadas.

Ao Professor Doutor João António Muralha Ribeiro Farinha pela confiança em tornar-se meu orientador.

À arquiteta Carla Batista pelos ensinamentos, experiências e conhecimentos passados como coorientadora e tutora na Câmara Municipal de Almada.

Ao Professor Doutor José Carlos Ferreira por ter feito o elo entre a Universidade e a Câmara Municipal de Almada.

À equipe da Câmara Municipal de Almada, em especial à arquiteta Ana Sofia Libreiro pelos conhecimentos e todo apoio.

Resumo

As áreas urbanas clandestinas, de gênese ilegal estão presentes em áreas metropolitanas de diversas cidades do mundo com carências e necessidades específicas, com destaque para o âmbito da mobilidade urbana. A reconversão urbanística destas zonas é um processo que envolve diversos atores, com percalços que, muitas vezes, duram por décadas. Almada é uma das cidades portuguesas onde mais se presenciou esse fenômeno de disseminação de loteamentos ilegais e as consequências são um território muitas vezes descoeso e com pouca homogeneidade. Estudou-se como se formaram essas áreas em Portugal, o que já foi feito para solucionar o problema e quais os principais entraves encontrados. Pegou-se um caso específico de loteamento e analisou-se a fundo o que pode ser feito, tanto pelo poder público municipal quanto pela comissão de moradores em busca de convergir para um caminho de solução. Para tal, foram utilizadas metodologias de *street-led slum upgrading*, urbanismo tático e acupuntura urbana em conjunto com visitas de campo e entrevistas a técnicos municipais que já coordenaram projetos semelhantes de sucesso. O resultado foi a elaboração de uma proposta de um bairro mais conectado, integrado, coeso e sustentável com opções de lazer, atividades de socialização e incentivo à mobilidade urbana suave a partir de ações replicáveis em outras zonas do concelho de Almada alinhado com as boas práticas sugeridas por órgãos internacionais conceituados, tais como UN Habitat.

Palavras Chave: Áreas urbanas de gênese ilegal. Reconversão urbanística. Infraestruturas de mobilidade. Acupuntura Urbana. Urbanismo tático.

Abstract

Illegal settlements are present in metropolitan areas of innumerable cities worldwide with specific needs and necessities, especially the urban mobility scope. The urbanistic reconversion of these areas is a process that involves several actors, with mishaps that often last for decades. Almada is one of the Portuguese cities where the phenomenon of the spreading of illegal settlements has been most seen and the consequences are a non-connected territory and lack of homogeneity. It was studied how these areas were formed in Portugal, what has already been done to solve the problem and what are the main obstacles found. It was analyzed in depth a specific case and what can be done by both the municipal government and the residents' commission seeking to converge on a solution path. As a result, street-led slum upgrading, tactical urbanism and urban acupuncture methodologies were used in conjunction with field visits and interviews with municipal technicians who have coordinated similar successful projects. The consequence was an elaboration of a proposal for a more connected, integrated, cohesive and sustainable neighborhood with leisure options, socialization activities and encouragement of smooth urban mobility from replicable actions in other areas of Almada municipality aligned with good practices suggested by international institutions such as UN Habitat.

Keywords: Illegal settlements. Urban Upgrading. Urban mobility infrastructure. Urban Acupuncture. Tactical Urbanism.

Índice

I. Introdução	1
1.1 Justificativa	1
1.2 Problemática	1
1.3 Objetivos	2
1.4 Metodologia	3
1.5 Estrutura	3
 II. Quadro Conceitual	 5
2.1 Cidade do chamado mundo globalizado	5
2.2 Formal <i>versus</i> informal	8
2.3 Loteamentos clandestinos em Portugal	11
2.4 Planejamento e Ordenamento direcionados a cidades informais	16
2.5 Cidades sustentáveis e a adoção de práticas sustentáveis em contextos de informalidade..	17
2.6 A importância da adaptação da mobilidade sustentável nas cidades informais já consolidadas	21
2.7 Street-led urban Upgrading	23
2.8 Acupuntura Urbana	26
2.9 Financiamentos de Projetos Municipais	31
 III. Caracterização Territorial do Concelho de Almada e freguesia na Charneca da Caparica	 33
3.1 Enquadramento Territorial	33
3.2 Sistema Socioeconómico	37
3.3 Sistema Energético	40
3.4 Sistema Urbano	41
3.4.1 Rede Viária	41
3.4.2 Transportes Coletivos	44
3.4.3 Mobilidade Suave e a pé	49
3.5 AUGIs no Concelho de Almada	51
3.6 Análise SWOT do Território em Estudo	52
 IV. Estudo de caso – Quinta dos Beliscos e Charneca da Caparica	 57
4.1 Charneca da Caparica	57
4.2 Histórico do processo da Quinta dos Beliscos (Loteamento 406/1985)	58
4.3 Contextos Inspiradores	60
4.4 Intervenções Propostas para o Loteamento 406/1985	64

4.5 Benefícios Obtidos	75
V. Conclusões e Estudos Futuros	77
Referências	79
Anexos	83

Índice de Figuras

Figura 2.1: Londres, cidade marcada por ser considerada um exemplo de cidade global (BBC Londres, 2015)	6
Figura 2.2: Intervenções na cidade de Barcelona antes e depois dos Jogos Olímpicos de verão em 1992 (Blog TurMundial, 2017)	7
Figura 2.3: Zona Oriental de Lisboa, Parque das Nações, antes e depois da Exposição Universal de 1998 (Sapo Portugal, 2018)	8
Figura 2.4: HafenCity, um modelo de bairro de desenvolvimento formal com práticas voltadas à sustentabilidade na Alemanha (Boston Society of Architects, 2016).	9
Figura 2.5: Loteamento clandestino do Foni – Almada (Autor, 2019)	10
Figura 2.6: Bairro de barracas em Odivelas, Área Metropolitana de Lisboa (Sapo Portugal, 2016)	10
Figura 2.7: Principais causas da urbanização clandestina em Portugal. (Gonçalves, Silva e Mota, 2010 – alterado pelo Autor)	12
Figura 2.8: Principais instrumentos legais divididos em uma linha do tempo (Gonçalves, Silva e Mota, 2010 – alterado pelo Autor)	15
Figura 2.9: AUGI reconvertida da Quinta do Conde – Seixal (Dronestagram, 2019)	17
Figura 2.10: Princípios de comunidades sustentáveis (Egan, 2004)	18
Figura 2.11: Estratégia do <i>street-led city-wide urban upgrading</i> (Acioly, 2014)	24
Figura 2.12: Etapas do processo em estudo (Acioly, 2014)	25
Figura 2.13: Intervenções aplicadas no Rio de Janeiro – Brasil (1,2 e 3) e em Medellín – Colômbia (4) (Acioly, 2014)	26
Figura 2.14: Puerto Madero antes e depois das intervenções (Blogue Jucaxtour, 2011)	27
Figura 2.15: Parque Guell, em Barcelona (Autor, 2018)	27
Figura 2.16: Grand Central Station (Pixabay, 2019)	28
Figura 2.17: Avenida Paulista, em São Paulo (Mobilidade Sampa, 2015)	28
Figura 2.18: Exemplos de Urbanismo Tático em São Paulo – Brasil (Pacheco, 2019)	30
Figura 2.19: Exemplos de Urbanismo Tático em Fortaleza – Brasil (Pacheco, 2019)	30
Figura 2.20: Ciclo de captura de valor (Salat, Bourdic e Kamiya, 2017 – elaborado pelo Autor)....	32
Figura 3.1: Maquete de intervenção do Plano de Pormenor da Charneca de Caparica (Câmara Municipal de Almada, 2011)	36
Figura 3.2: Gráfico da matriz energética de Almada por setor (Câmara Municipal de Almada, 2011 – elaborado pelo Autor)	41
Figura 3.3: Esquema viário (existente e proposto) do concelho de Almada (Câmara Municipal de Almada, 2011)	42
Figura 3.4: Tráfego diário de veículos a cruzar o concelho de Almada (Caderno de Revisão do PDM referente ao Sistema Urbano, Câmara Municipal de Almada, 2011)	43

Figura 3.5: Presença dos transportes públicos em Almada (CESUR, 2009 <i>apud</i> Câmara Municipal de Almada, 2011)	45
Figura 3.6: Ilustração do número de serviços (CESUR, 2009 <i>apud</i> Câmara Municipal de Almada, 2011)	46
Figura 3.7: Destaque para a estação do Pragal, onde ocorre a ligação direta com Lisboa por Comboio (Câmara Municipal de Almada, 2011)	47
Figura 3.8: Ligações fluviais entre Almada e Lisboa (Câmara Municipal de Almada, 2011)	48
Figura 3.9: Confronto pedestre versus automóvel na Charneca da Caparica – Almada (Autor, 2019)	49
Figura 3.10: Rede ciclável hierarquizada Proposta de Almada (Câmara Municipal de Almada, 2011)	50
Figura 3.11: Divisão Espacial das zonas passíveis de declaração em AUGIs no Concelho de Almada (Câmara Municipal de Almada, 2015)	52
Figura 3.12: Componentes da análise SWOT (Dantas e Melo, 2008 – elaborado pelo Autor)	53
Figura 4.1: Distribuição das freguesias do Concelho de Almada com destaque para a localização aproximada da área de estudo (Câmara Municipal de Almada, 2011)	57
Figura 4.2: Ruínas da Igreja Nossa Senhora da Rosa (Blog Mar da Costa, 2018).....	58
Figura 4.3: Área de atuação em diferentes escalas (Google Earth, 2019, Elaborado pelo Autor)..	59
Figura 4.4: <i>Timeline</i> do Loteamento 406/1985 (Autor, 2019)	60
Figura 4.5: Mapa da Área Metropolitana de Lisboa com os contextos inspiradores (Câmara Municipal de Almada, 2011 – elaborado pelo autor)	61
Figura 4.6: Utilização da vegetação e parque infantil como barreiras para a autoestrada (Autor, 2019)	62
Figura 4.7: Principais intervenções praticadas em Oeiras, sendo elas: 1 – Aplicação de pinos para evitar estacionamento abusivos; 2 – Utilização de pavimento intertravado objetivando um melhor ordenamento; 3 – Zonas 20; 4 – Passeios e iluminação definidos (Autor, 2019)	63
Figura 4.8: AUGI em Palmela em processo de reconversão urbanística (Autor, 2019)	64
Figura 4.9: Vista em planta baixa da área em estudo (Câmara Municipal de Almada, 2018 – alterado pelo Autor)	65
Figura 4.10: Estrada da Bela Vista atualmente (Autor, 2019)	66
Figura 4.11: Propostas para a Estrada da Bela Vista (Autor, 2019)	66
Figura 4.12: Exemplo de implantação de barreira acústica natural (Croce, 2019)	67
Figura 4.13: Espaço canal que pode ser utilizado para a implantação de uma ciclovia (Autor, 2019)	68
Figura 4.14: Exemplo de implantação de ciclovia de baixo impacto ambiental em Quebec – Canadá (Tripadvisor, 2019)	68
Figura 4.15: Fachada verde do Edifício Bosco Verticale, Milão – Itália (Autor, 2019)	70
Figura 4.16: Resumo das intervenções propostas (Autor, 2019)	71
Figura 4.17: Exemplos de carreiras de bairro em Lisboa (Timeout, 2019)	72

Figura 4.18: Vista esquemática das propostas para a Estrada da Bela Vista (Autor, 2019)	73
Figura 4.19: Vista detalhada das propostas para a Rua Isidoro Caldeirão (Autor, 2019)	73
Figura 4.20: Vista detalhada da Rua Blanc de Portugal e espaço livre (Autor, 2019)	74

Índice de Tabelas

Tabela 2.1: Doze princípios internacionais para o desenvolvimento sustentável (China Development Bank Capital, 2015 – Elaborado pelo Autor).....	19
Tabela 3.1: Instrumentos de Gestão Territoriais e seus respectivos âmbitos de origem (Caderno de Revisão do PDM – Enquadramento Territorial. Câmara Municipal de Almada, 2011 – Elaborado pelo Autor)	33
Tabela 3.2: População Residente no Concelho de Almada por freguesia (Câmara Municipal de Almada, 2011)	38
Tabela 3.3: Índice de proporção entre jovens e idosos, por freguesia (Câmara Municipal de Almada, 2011)	39
Tabela 3.4: Números da matriz energética de Almada em GJ (Caderno de revisão do PDM – Sistema Energético. Câmara Municipal de Almada, 2011 – Elaborado pelo Autor).....	40

Lista de Abreviaturas

AML – Área Metropolitana de Lisboa

AUGI – Área Urbana de Gêense Illegal

CAC – Comissão de Administração Conjunta

GEE – Gases causadores do Efeito Estufa

IGT – Instrumento de Gestão Territorial

ISL - informal settlement landownership

ISS - informal settlement slums

OECD - Organization for Economic Co-operation and Development

PDM – Plano Diretor Municipal

PMOT – Planos Municipais de Ordenamento do Território

PNPOT - Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território

PROTAML - Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa

RJIGT - Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial

SWOT - Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats

TST – Transportes Sul do Tejo

UN – United Nations

I. Introdução

1.1 Justificativa

O território é o resultado de inúmeras sinergias, dinâmicas e ações tomadas por quem lá reside e o usa. Em muitos casos, a formação das áreas urbanas não ocorre de modo planejado, o que pode vir causar inúmeros transtornos ao funcionamento orgânico de uma cidade. Surge, daí, a necessidade de percepção das diferentes carências e prioridades relacionadas a esse crescimento informal, o que em Portugal é representado pelas Áreas Urbanas de Gênese Ilegal (AUGIs) que são para muitos indivíduos a única possibilidade de conseguir uma habitação. Tratar com esses territórios demanda tato e cuidado e um dos grandes cuidados a se ter é o de não considerar esses ambientes como zonas segregadas, aflorando, então, a necessidade de conectar, tornar acessível e fácil o movimento dessas pessoas dentro das zonas urbanas.

Para o município, esses terrenos, que são dotados de infraestruturas precárias, pouca ou nenhuma área determinada para equipamentos públicos, ausência de passeios e perfis viários incompatíveis com o território, causam desperdício de fundos financeiros e uma certa entropia administrativa. Dito isso, tem-se que a reconversão urbanística dessas áreas demanda tempo, força de vontade, tanto dos técnicos das câmaras municipais quanto das comissões de administração conjunta (CAC) com o objetivo de conduzir a uma melhor solução, que imprescindivelmente passa pela melhoria das condições de mobilidade urbana local.

1.2 Problemática

Com o aumento exponencial do número de pessoas a viver em áreas urbanas, vem à tona a necessidade de dotar todas essas zonas com condições mínimas de mobilidade e acessibilidade. Enfatiza-se que os transportes devem ser compatíveis com todas as camadas sociais e tem de se promover a inclusão.

Por muitos anos, deu-se demasiada importância ao transporte individual automotor, entretanto esse modal tornou-se insustentável à medida que o uso de combustíveis fósseis foi massificado. Foram construídas infraestruturas pesadas de concreto sempre voltadas ao uso do veículo automotor individual nas principais cidades mundiais fazendo com que os transportes públicos, muitas vezes, ficassem em segundo plano, fato enfatizado na instalação da chamada urbanização informal, caracterizadas por locais de difícil acesso e pouca interligação com as outras zonas urbanas e centralidades.

Emerge, portanto, a necessidade de se estudar a mobilidade urbana voltada para as pessoas, de forma inclusiva e equitativa, abrangendo um maior número de modais, principalmente em zonas periféricas, objetivando a redução das distâncias, tempos de deslocamentos e oferecendo opções diversas.

Conforme Barbosa (2005), o tecido urbano das chamadas urbanizações clandestinas apresenta um padrão mais disperso e descontínuo, de uma forma a depender das acessibilidades e fundamentado principalmente no modo de transporte individual, o que acabou como um grande desafio para o ordenamento urbano. No contexto português das AUGIs, torna-se necessário perceber como ocorreu a formação, historicamente, para poder propor uma solução que indubitavelmente envolve a melhoria da mobilidade, acessibilidades e conexões com zonas centrais da cidade.

De acordo com Batista (2017), regiões metropolitanas de cidades como Lisboa e Porto receberam, a partir da década de 1960, um grande número de novos moradores, oriundos de zonas rurais e face aos altos preços cobrados, muitos desses indivíduos instalaram-se em áreas com um menor custo de moradia e que por vezes significava morar onde não haviam infraestruturas, espaços públicos adequados e equipamentos.

Segundo Silva e Farall (2016), Portugal sofreu um crescimento no número de assentamentos ilegais principalmente num período de crescimento económico, por volta de 1960 e 1970 e associado a isso, deve-se o fato de que a revolução de 1974 amplificou a volta dos emigrantes atraindo os ex-moradores das colónias africanas. O fato é que o mercado imobiliário não estava preparado para atender uma demanda tão alta em pouco tempo, fazendo com que houvesse a ocupação ilegal.

Percebe-se, portanto, a importância e complexidade do ordenamento do território, sobretudo voltado às principais aglomerações de pessoas em conjunto com a mobilidade urbana voltada às áreas periféricas.

1.3 Objetivos

Com base no território em estudo e na análise das necessidades associadas à gestão do mesmo, tem-se que, para a dissertação, os principais objetivos definidos são:

- Definir conceitos de mobilidade urbana sustentável que podem ser utilizadas em grande escala no contexto português;
- Avaliar e propor melhorias à qualidade da mobilidade urbana com o fortalecimento da inserção de infraestruturas;
- Perceber a formação da cidade informal, designadamente das AUGIs, no Concelho de Almada e os principais conflitos encontrados;
- Entender como formou-se a AUGI Quinta dos Beliscos ao pé da autoestrada, parcialmente em zona de servidão e propor uma solução viável ao território e com a reconversão urbanística a partir da melhoria da mobilidade, principalmente no que tange os modos suaves e viário;

- Definir diretrizes e esboços de uma proposta do que pode ser a alternativa viável a ser seguida no âmbito da sustentabilidade na Quinta dos Beliscos que atenda aos parâmetros urbanísticos exigidos.

1.4 Metodologia

O trabalho inicia-se com uma pesquisa bibliográfica acerca dos principais conteúdos abordados durante a tese, inclusive dos aspectos legais, do que está relacionado com o conteúdo que está a ser desenvolvido durante a dissertação.

A partir do que foi estudado na pesquisa bibliográfica, parte-se para a caracterização dos pontos territoriais, sistema ambiental, energético e seu uso voltado para a mobilidade, sistemas socioeconômicos da zona e sistema de ligações de mobilidade urbana dentro da Área Metropolitana de Lisboa (AML), principalmente em como se dá a ligação da Charneca da Caparica (que é o caso de estudo em escala macro) com Lisboa.

Essa caracterização, em conjunto com as diretrizes definidas na pesquisa bibliográfica, culminará em uma análise SWOT (*strengths, weaknesses, opportunities, threats*) com o objetivo de se ter uma maior percepção do território em estudo.

Depois, foram visitadas outras câmaras municipais da Área Metropolitana de Lisboa, mais precisamente Oeiras e Palmela para se entender o que se tem feito em zonas com características similares à Quinta dos Beliscos (caso de estudo em escala micro). Logo após, visitou-se uma AUGI em contexto com características similares às do território em análise, em Odivelas, com o intuito de observar as ações que foram tomadas e que tiveram sucesso na reconversão urbanística da zona.

Ao final, elaborou-se desenhos e vistas que poderão servir de apoio a um futuro projeto, embasados nas leis, pesquisa bibliográfica e análise do estudo de caso, com o objetivo de melhoria da qualidade do espaço público e mobilidade urbana da Charneca da Caparica e, mais especificamente, da Quinta dos Beliscos.

1.5 Estrutura da Dissertação

Durante o **capítulo I**, realiza-se um breve enquadramento dos conceitos que fundamentam essa dissertação em conjunto com a problemática das instalações das chamadas urbanizações clandestinas, não planejadas, e a problemática de instalação de infraestruturas de mobilidade urbana nesses contextos.

No **capítulo II**, ocorre um enquadramento dos principais conceitos que se relacionam com a temática em estudo, começando com a definição de cidade no mundo globalizado e passando por como ocorrem os processos de instalações de cidades informais comparado com os

processos de instalações de cidades formais. Ressalta-se que é abordado o planejamento e ordenamento voltado ao crescimento informal, com suas diretrizes e dificuldades encontradas pelas instituições que atuam sobre o território. Para além disso, abordam-se conceitos de cidades em conjunto com a sustentabilidade e práticas que podem ser replicadas ao contexto português. A mobilidade urbana aliada à sustentabilidade será abordada considerando a lógica local e adoção de práticas consagradas. Por fim, será exposto sobre financiamentos e viabilidade financeira dos projetos.

Durante o **capítulo III**, serão abordados temas essenciais ao entendimento do concelho de Almada, com foco nos principais instrumentos de gestão do território atuantes sobre o território, os planos que relacionam-se com o caso de estudo, o sistema socioeconômico para uma percepção das zonas que mais crescem e que diminuem no que tange à população, o sistema energético para conseguir entender onde estão os transportes na matriz energética do concelho, o sistema urbano e como ocorrem as viagens das pessoas e como acontecem as ligações com a cidade de Lisboa. Ainda, será analisada a mobilidade suave e a pé para se entender os maiores conflitos encontrados no concelho. Serão mostradas ainda as áreas urbanas de gênese ilegal com o intuito de mapeá-las e, ao final, será formulada uma análise SWOT.

No **capítulo IV**, apresenta-se algumas informações da zona da Charneca da Caparica, depois mostra-se a apreciação do processo do Loteamento 406/1985, referente à Quinta dos Beliscos, o estudo de caso da presente Dissertação. Depois, são apresentados contextos inspiradores que balizarão a proposta de intervenções a serem propostas. Logo após, serão mostrados desenhos e esquemas para a zona com o objetivo de se conseguir um ambiente mais ordenado, saudável e com qualidade urbanística para a população residente, segundo os princípios desenvolvidos no capítulo II. Por fim, serão expostos os benefícios e ganhos que as intervenções causarão aos utentes.

Para o **capítulo V**, tem-se as considerações finais, um resumo dos pontos cruciais da proposta de desenho e projeto e uma sugestão de continuação de estudos do tema desenvolvido no presente Trabalho.

II. Quadro Conceitual

2.1 Cidade do chamado mundo globalizado

Com os avanços das tecnologias de comunicações, as cidades tem vindo a tornar-se cada vez mais conectadas, fato que se acentuou com a chamada globalização. É incontestável a participação do urbanismo nesse contexto, com cada vez mais importância às cidades de maior porte e um forte apelo a uma maior aglomeração de pessoas.

Conforme Carvalho (2000), o termo cidade global está diretamente relacionado aos impactos causados sobre as maiores cidades dos chamados países desenvolvidos pelo processo de globalização da economia, que ocorreu a partir da década de 70. Nessa época, com o advento dos transportes e comunicações, as principais linhas de produções das empresas não precisavam mais localizar-se em grandes centros urbanos, apesar das sedes ainda continuarem nos centros urbanos. Houve um avanço na facilidade de se escoar a produção e de contactar fornecedores e clientes.

Ocorreu, então, uma mudança de centralidades econômicas e industriais associadas a um aumento nas taxas de desemprego nos postos menos qualificados nas chamadas grandes metrópoles. Emergem, de acordo com Sassen (2005), as rotas que passam a representar as novas trajetórias de escoamento de capital e informações, criando novos paradigmas onde as cidades que não estivessem nas proximidades dessas “rotas” passariam a ser periferias pouco atrativas aos investimentos e à instalação de núcleos empresariais.

Com as adversidades supracitadas, as metrópoles que estavam a perder importância e força se viram forçadas a substituir as atividades industriais, que outrora eram sinônimo de sucesso, pelo setor de serviços com o intuito de atrair pessoas qualificadas aos centros urbanos mais importantes.

Segundo Carvalho (2000), juntamente com o processo de transformação na estrutura produtiva das metrópoles que estava a acontecer devido à globalização da economia, ficam mais claras as disparidades nas metrópoles à medida que as novas formas de pensar traziam alterações que se refletiam na apropriação do espaço urbano.

As cidades globais, desde as mudanças ocorridas a partir da década de 1970, evidenciam que a apropriação do espaço urbano se tornou ainda mais desigual, tal fato decorre das diferenças nos ordenados obtidos pelos grupos profissionais polarizados. A desigualdade social passa a ser vista cada vez mais como uma cena do cotidiano, principalmente como característica das chamadas cidades globais, processo que se misturou com a globalização e reflete diretamente na qualidade de vida dos habitantes, ambiente e lógica de ocupação urbana.

Segundo Castells e Borja (1996), as cidades podem ser retratadas como atores sociais complexos e de múltiplas dimensões, tendo em vista que elas englobam os agentes econômicos, públicos e privados organizações sociais e cívicas, setores de produções intelectuais e profissionais. Daí tem-se a complexidade de se organizar, debater e definir diretrizes para um ordenamento assertivo do território.

Surgiu a mentalidade de que as maiores cidades da atualidade devem ter planos com objetivos que englobem cinco grandes áreas, sendo elas: infraestrutura urbana, qualidade de vida dos habitantes, integração social, governança e nova base econômica. Esses propósitos podem ser considerados os limitantes e cruciais às cidades que querem ser competitivas, dando garantias de qualidade de vida aos utentes e tendo os parâmetros mínimos de convivência urbana.

No contexto da Europa, tem-se importantes cidades na escala global, sendo elas Londres, figura 2.1, como um polo de economia, cultura, turismo e Barcelona, figura 2.2, com a surpreendente regeneração urbana realizada a partir dos Jogos Olímpicos de verão de 1992 que trouxe muita visibilidade e capital advindo do turismo, por exemplo.



Figura 2.1: Londres, cidade marcada por ser considerada um exemplo de cidade global. Fonte: BBC Londres (2015).



Figura 2.2: Intervenções na cidade de Barcelona antes e depois dos Jogos Olímpicos de verão em 1992.
Fonte: Blog TurMundial (2017).

De acordo com Castells e Borja (1996), a cidade de Lisboa vivia antes dos anos 90 um ciclo de melancolia e marginalidade no contexto europeu, entretanto deu um impulso a importantes processos de regeneração urbana e dinamização econômica por ter sido a capital cultural europeia de 1994 e por ter sediado a Exposição Universal de 1998. Na figura 2.3, é mostrado o antes e depois da regeneração urbana ocorrida na zona oriental da cidade para a Exposição.

Assim, nesse cenário ficam definidas as relações da economia numa escala global, com a formação das cidades e como reflete-se no ordenamento do território. Visando um maior bem-estar social, a governança urbana aflora como um dos mais importantes pilares que estruturam as grandes metrópoles, pois a partir disso, pode-se minimizar os efeitos da polaridade econômica e procurar uma maior qualidade de moradia aos indivíduos que vivem em zonas distantes das centralidades, com espaços públicos de qualidade, acessibilidades, empregos e garantia de mobilidade.



Figura 2.3: Zona Oriental de Lisboa, Parque das Nações, antes e depois da Exposição Universal de 1998.
Fonte: Sapo Portugal (2018).

2.2 Formal *versus* informal

O ideal para a formação de uma cidade é que as urbanizações que se instalem sejam construídas de forma planejada, integrada com os equipamentos urbanos preexistentes, com acessibilidades a uma rede de transportes, tanto público quanto privados, de qualidade, com espaços públicos que permitam a integração social, o lazer e a prática de esportes, tudo isso de forma segura.

Jacobs (2000) infere que nas cidades completas, a dominância do veículo automotor é reduzida em detrimento da utilização dos espaços públicos por pessoas e com cada vez mais pessoas a utilizarem os espaços, o ambiente passa a ser mais seguro e agradável. Este incentivo à ocupação pode vir de atividades ao ar livre, comércios, bares, concertos ou atividades voltadas às crianças.

Um exemplo consagrado de práticas de qualidade e que englobam os princípios expressados por Jacobs é o bairro de HafenCity, na Alemanha, um bairro formal com espaços públicos seguros e que incentivam o seu uso e apropriação, além dos prédios voltados para as ruas, tudo

isso associado a espaço de contemplação e admiração da natureza, conforme figura 2.4.



Figura 2.4: HafenCity, um modelo de bairro de desenvolvimento formal com práticas voltadas à sustentabilidade na Alemanha. Fonte: Boston Society of Architects (2016).

O planejamento do que se define como formal ocorre antes de os habitantes ocuparem o espaço de uma forma que busca integrar o que já existe com as novas urbanizações que serão construídas, permitindo boas conexões, usos diversos e seguros.

O que se verifica, entretanto é que boa parte da população não consegue arcar com os custos das moradias formais e acabam por ter que ir morar em zonas periféricas, nas chamadas urbanizações informais, com baixa mobilidade e o resultado é um território urbano disperso e sem coesão.

Conforme definição da *Organization for Economic Co-operation and Development* (OECD) (1997), as chamadas ocupações ilegais são divididas em duas principais categorias: construções ilegais sem respeitar as leis de uso e ocupação do solo e a construção ilegal sem seguir os padrões técnicos de Engenharia e Arquitetura.

Conforme Attia *et al.* (2016), os dois tipos de ocupação ilegal, que divergem bastante na forma como são construídas as ocupações, tem duas principais nomeações. O primeiro tipo é denominado de ISL, *informal settlement landownership* e o segundo é o ISS, *informal settlement slums*. A ocupação e posterior construção ocorre à medida que o Estado ou donos legais do terreno não conseguiram barrar a implantação dessas “urbanizações”. A maior diferença é que as ISL dispõem de uma maior reserva financeira e conseguem construir casas com melhor qualidade arquitetônica, mesmo que ilegais, muitas vezes deixando espaços de cedências para equipamentos públicos e arruamentos, como pode ser visto na figura 2.5.



Figura 2.5: Loteamento clandestino do Foni – Almada. Fonte: Autor (2019).

Os ISS geralmente dispunham de uma reserva financeira reduzida então a ocupação se deu de forma espontânea, sem a menor preocupação com os parâmetros urbanísticos a serem seguidos, conforme figura 2.6.



Figura 2.6: Bairro de barracas em Odivelas, Área Metropolitana de Lisboa. Fonte: Sapo Portugal (2016).

Barbosa (2005) cita que com o avanço da qualidade dos transportes, a conhecida relativização de distâncias foi alterada e o território que era considerado periférico passou a ser incorporado pela cidade, o que era rural passou a periurbano e, cada vez mais, as cidades tornam-se difusas.

Salienta-se, ainda que os ISL são territórios que, mesmo dentro das áreas metropolitanas, apresentam algumas características rurais e, muitas vezes, são segundas residências, enquanto o ISS trata-se de residência primária com condições precárias que no inglês são chamadas de *squatter settlements*, no Brasil são as favelas e em Portugal as barracas.

Percebe-se, assim, a importância do planejamento urbano formal, com os estudos preliminares às ocupações dos prédios, com a possibilidade de um crescimento sustentável, ordenado e saudável, entretanto, o que ocorre em muitos casos está bem distante do desejável, emergindo assentamentos ilegais ou clandestinos.

Nota-se, ainda, dois principais modelos de clandestinos, com algumas divergências entre esses paradigmas de informalidade e como devem ser analisados, para, dependendo das especificidades, encontrar uma solução adequada. A reconversão urbanística dos bairros informais passa por um processo que deve envolver a população residente, técnicos das câmaras municipais, técnicos contratados pelas associações de moradores, poder público e, muitas vezes, parcerias com o privado. Um importante aspecto a ressaltar é de se conseguir garantir uma mobilidade urbana barata, acessível e inclusiva aos utentes dessas áreas com o objetivo de uma maior coesão territorial.

2.3 Loteamentos Clandestinos em Portugal

As AUGI surgiram em Portugal, de acordo com Patrício (2011), no início da década de 60, em consequência, principalmente, de um fenómeno migratório de indivíduos que habitavam zonas rurais e foram em direção as Áreas Metropolitanas de cidades como Lisboa e Porto.

Conforme Batista (2017) *apud* Costa (2017), a Área Metropolitana de Lisboa, engloba a maior extensão de AUGIs do território português, com grandes concentrações em Almada, Seixal, Loures, Odivelas e Cascais.

Com a aplicação da lógica de mercado, as famílias mais abastadas conseguiam residir em zonas centrais, planeadas, com acesso a equipamentos e serviços pois tinham condições financeiras de arcar com as habitações mais caras enquanto as famílias com menor poder aquisitivo viram-se forçadas a saírem para as zonas periféricas, onde os loteadores clandestinos faziam o comércio dos chamados avos indivisos, que era um esquema de venda em copropriedade de uma pequena parcela de terreno onde há o contrato de compra e venda de uma parte desses avos entre loteador e comprador. Era uma prática irregular, mas bastante difundida com o pretexto de que havia a possibilidade de negociar com a câmara a legalização do terreno. Na figura 2.7, tem-se as maiores motivações para a instalação dos clandestinos em Portugal, com

três focos principais: econômicos, institucionais e culturais.

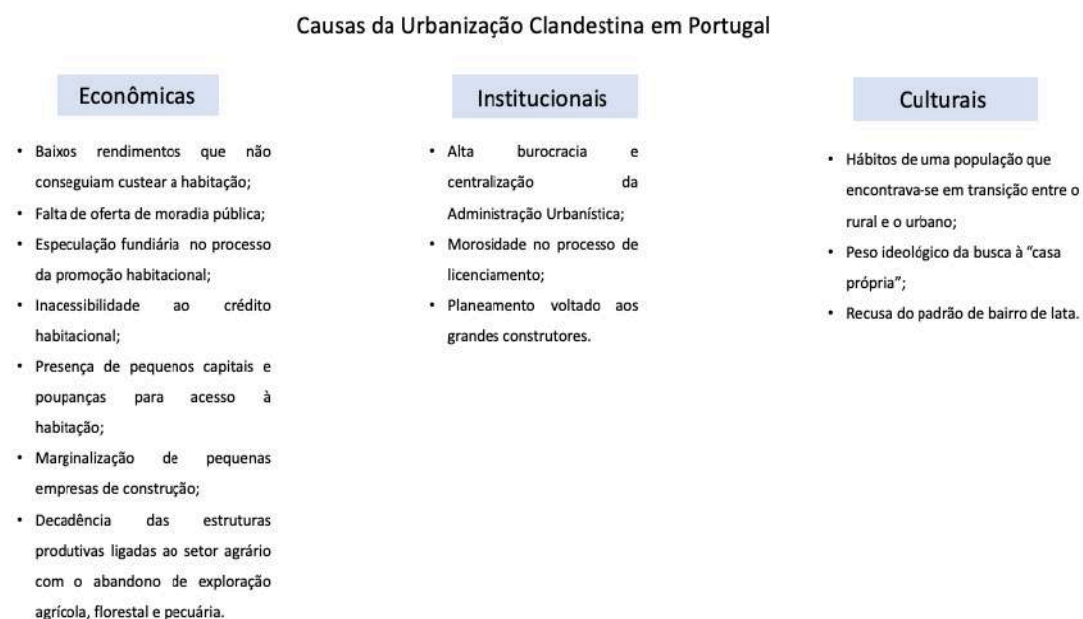


Figura 2.7: Principais causas da urbanização clandestina em Portugal. Fonte: Gonçalves, Silva e Mota (2010), alterado pelo Autor.

Chula (2014) infere que os loteamentos clandestinos surgiram no cruzamento de características estruturais do processo econômico, social, institucional que bloqueiam o acesso à habitação e funcionam como agravantes os elevados custos da promoção da habitação legal, a rigidez e dificuldades dos processos de planejamento tradicional, dos licenciamentos e da incompatibilidade entre as tipologias oferecidas à população e a real situação familiar.

Batista (2017) cita que os loteadores faziam o aviso aos compradores de que a construção não era autorizada, mas davam a entender que havia uma certa facilidade de legalização. O conceito difundido pelos vendedores é de que a urbanização aconteceria em breve e que a câmara municipal iria autorizar a construção muito brevemente, o que não era uma verdade absoluta.

É interessante, ainda, realizar a contextualização de como se deu a formação dos bairros clandestinos em Portugal. No presente trabalho, a exposição histórica acontecerá a partir da década de 1960 do século 20.

Conforme Gonçalves, Silva e Mota (2010), até o ano de 1965, a urbanização dos terrenos era regulada de forma branda pela legislação urbanística, que definia as regras de elaboração e execução dos projetos. O fracionamento de terrenos para construção não dependia de alguma legislação específica, o que resultava em terrenos para a construção sem os respectivos

equipamentos e infraestruturas. Com isso, o poder público viu-se obrigado a instituir o Decreto-Lei nº 46673, de 29 de Novembro de 1965.

Este diploma inseriu pela primeira vez o conceito de loteamento urbano e estipulou que caberia aos particulares a realização e financiamento da infraestruturação. Em teoria, este diploma traria mais qualidade aos loteamentos, entretanto na prática não foi bem isso que aconteceu. A consequência foi o surgimento de construções precárias, em bairros de lata ou com tijolo e cimento construídos de forma improvisada e procurava-se habitar as edificações mesmo antes de terminá-las para evitar a demolição.

O período dos primeiros anos da década de 1970 foi marcado pela rápida expansão dos loteamentos ilegais, intensificação das pressões urbanísticas e das necessidades habitacionais que não eram encontradas no mercado legal. Foi publicado o Decreto-Lei nº 289/73 no dia 6 de Junho que objetivava a maior rapidez dos processos de licenciamento legal, fixando prazos para decisões do poder público. É introduzido, também o termo loteamento clandestino objetivando uma maior proteção aos possíveis compradores.

Nesta época, Gonçalves, Silva e Mota (2010) citam que os loteadores clandestinos aproveitaram-se da Portaria nº 202/70 de 21 de Abril, que baseava-se na Lei nº 2116 de 1962, onde eram fixadas as unidades mínimas de cultura com 5000m² para dividir os terrenos em avos indivisos com a compra de uma fração do terreno, e não do lote, por parte dos coproprietários. Difundiu-se a operação urbanística denominada destaque, onde uma pequena parte do terreno principal era separada e tornava-se “autônoma” e poderia ser comercializada resultando em diversas manchas de povoamento disperso e dificultando a prática do ordenamento do território. O grande entrave dessas soluções era que se repassava a responsabilidade de obter o alvará de loteamento e licenças de habitação, situação que se arrastou, trazendo para os novos proprietários riscos, custos acrescidos e inúmeros incômodos.

Após mais de 10 anos de ineficiências, o Decreto-Lei nº 289/73 foi revisado pelo Decreto-Lei nº 400/84 de 31 de Dezembro. Conforme Ferreira (1987:225) *apud* Gonçalves, Silva e Mota, os loteadores ilegais aproveitavam-se para transformar vários terrenos rústicos da periferia dos grandes centros urbanos populacionais em áreas urbanas extremamente desordenadas que eram construídas a partir do pagamento de multas ao poder público para obtenção de construções sem alvará. Durante este período caracterizaram-se as construções de segunda residência em terrenos clandestinos.

No período identificado como pós revolução de Abril de 1974, várias foram as mudanças na sociedade portuguesa, entre elas uma maior liberdade democrática e o aumento do poder de compra. Entretanto, ocorreu uma redução da velocidade no setor da construção civil, gerando, assim, desempregos e uma crescida da atuação do chamado setor informal.

Acrescenta-se a isso o retorno dos moradores das ex-colônias africanas que quando vieram para

Portugal, aumentaram a densidade nas cidades mais importantes do país. Do ponto de vista das habitações, havia uma maior disputa e consequente aumento nos valores cobrados, mesmo com as habitações construídas por parte do poder público.

Gonçalves, Silva e Mota *apud* Ferreira (1987:225) citam que mesmo após 1974 continuava-se a impunidade aos loteadores ilegais, entretanto notava-se, agora, uma melhoria das infraestruturas e nas técnicas construtivas, apesar desses bairros ainda estarem pouco conectados e dissociados do restante da cidade.

Gonçalves, Silva e Mota (2010) referem que a construção em terrenos ilegais continuou a avançar e o Estado tomava consciência mas nada fazia para desacelerar essa instalação de loteamentos ilegais até que em 13 de Abril de 1976 foi publicado o Decreto-Lei nº 275 que permitia os municípios se apoderarem dos terrenos que tivessem sofrido obras de loteamento sem licença e que ainda não tivesse edificações instaladas. O resultado foi que o diploma não conseguiu ser imposto aos grandes loteadores, obtendo êxito apenas com alguns pequenos loteamentos.

No dia 5 de Novembro de 1976, é publicado o Decreto-Lei 794 referente à chamada Lei dos Solos, que pode ser considerado um grande passo para a reconversão das áreas clandestinas. Ou seja, pela primeira vez passava-se da proibição total para a tentativa de transformar o ilegal em legal. Foi instituída a necessidade de associações entre Administração Pública e os proprietários e a demarcação e delimitação das zonas críticas que deveriam sofrer processos de reconversão. Ressalta-se que essa delimitação deveria ser publicada no Diário da República e permitiria a intervenção em zonas que sofriam com pouca ou nenhuma infraestrutura, ausência de equipamentos e áreas de lazer quase inexistentes.

O Decreto-Lei 804 de 6 de Novembro de 1976 que foi alterado depois pelo Decreto-Lei nº 90 de 9 de Março de 1977 assumiu as construções clandestinas como um problema urbanístico social grave, principalmente nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, as maiores cidades do país.

Na década de 1980, mais precisamente no ano de 1984, implementou-se o Decreto-Lei nº 98 no dia 29 de Março que estabelecia a possibilidade de se concederem alterações orçamentárias com o objetivo de se promover a reconversão urbanística de áreas de ocupações clandestinas.

O Decreto-Lei nº 400/84, de 31 de Dezembro, veio a revogar o Decreto-Lei nº 289/73, de 6 de Junho, tendo em vista a sua desatualização. Pela primeira vez é feita uma referência ao Plano Diretor Municipal e a sua relação com uma maior rapidez dos processos. Esse decreto foi substituído apenas em 29 de Novembro de 1991, com a aprovação do Decreto-Lei nº 448 como uma forma de atualização dos atos administrativos pretendendo simplificação administrativa, menor morosidade e uma clara separação de tarefas entre o que deve ser feito pela administração local e a administração central.

Conforme Gonçalves, Silva e Mota (2010), mesmo após tantos diplomas legais, a construção clandestina ainda continuava nas zonas periféricas de Lisboa. Inicialmente, era na chamada Margem Norte, entretanto, os loteadores desenvolveram atividades em toda a AML, com destaque para a Península de Setúbal com casos que, até os dias atuais, esperam por resolução. De uma forma sintética, apresenta-se um resumo dos principais instrumentos legais e a cronologia desses fatos na figura 2.8.

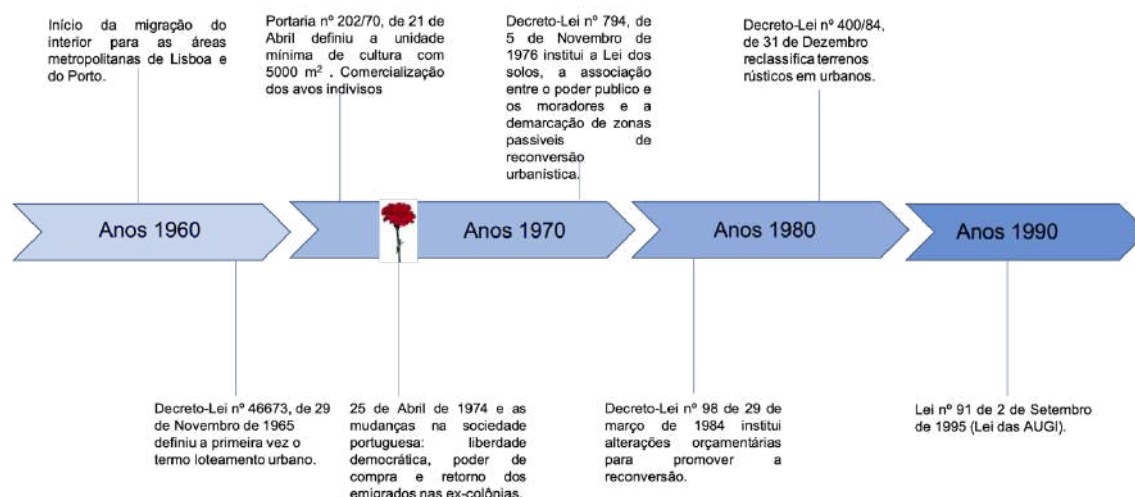


Figura 2.8: Principais instrumentos legais divididos em uma linha do tempo. Fonte: Gonçalves, Silva e Mota (2010), alterado pelo Autor.

Em 2 de Setembro de 1995, Entre em vigor a Lei nº 91, a chamada Lei das Augi que surgiu como um instrumento para tratar dessas zonas que mesmo com os instrumentos anteriores aprovados, continuavam a serem tratadas como problemas, entretanto não havia uma solução concreta.

Neste contexto de aprovação da nova Lei, foram sugeridas novas dinâmicas de participação, onde todos os indivíduos deveriam participar, com grande foco nos coproprietários e nas câmaras municipais, aos quais cabiam a incumbência de mapear as áreas e estabelecer o meio de reconversão adequado.

2.4 Planejamento e Ordenamento direcionados as cidades informais

Os assentamentos informais são considerados um fenômeno global tendo em vista que ocorrem em diversas partes do mundo, apesar de mais presentes nos países da América Latina e África. De acordo com a (United Nations, UN, – Habitat (2013), The State of the World Cities Report 2012/2013.), por volta de 828 milhões de pessoas vivem em zonas clandestinas, das quais 33%, ou seja, 273 milhões, residem em áreas urbanas. Ressalta-se que essas zonas não têm uma forma igual para todas, podendo ser circunscritos aos bairros formais ou nas proximidades de

terrenos rústicos. Para além disso, destaca-se que as AUGIs admitem várias formas e tipologias e daí surge a complexidade do ordenamento do território voltado a essas zonas.

Mundialmente, importantes progressos, principalmente após o ano 2000, estão sendo tomados com o objetivo de melhorias da qualidade das zonas informais. Conforme Attia *et al.* (2016), numa escala global, foi assinada a Declaração de Kosovo, em Viena, com o objetivo de diminuir o ritmo de implantação de novos assentamentos ilegais e de procurar melhorar os que já existiam a partir do aprimoramento dos padrões de habitação, um desenvolvimento sustentável a nível de ordenamento do território e com novas políticas que envolvem governantes e moradores na criação de novos planos.

Em 2016, líderes de 167 países reuniram-se em Quito no Equador para a conferência Habitat III onde os objetivos no âmbito do urbanismo foram a elaboração de novos sistemas urbanos integrados com a sustentabilidade, que passem a promover a equidade e bem-estar social. Além disso, Conforme Attia *et al.* (2016) infere que um desenvolvimento sustentável das áreas clandestinas passa por um planeamento nas escalas nacionais, regionais e locais com a provisão de residências de qualidade a um preço justo, sistemas de transportes seguros e acessíveis e um foco especial no “*slum upgrading*”.

Medidas começaram a serem tomadas com o objetivo de ordenar esses espaços que estão com carências em determinados aspectos da vida urbana e deve-se perceber que a realidade dos centros urbanos hoje é complexa e contraditória, sociologicamente diversa, fragmentada e passa-se pela necessidade de se desenvolver um urbanismo de coesão social após a perturbação (BOURDIN, 2011).

No contexto português, um exemplo de reconversão com grau de sucesso é o da Quinta do Conde, no concelho do Seixal, com a implantação de traçados viários, espaços permeáveis e blocos de residência, conforme figura 2.9.



Figura 2.9: AUGI reconvertida da Quinta do Conde - Seixal. Fonte: Dronestagram (2019).

Emerge a necessidade de se estudar as cidades, as dinâmicas que as envolvem e as estruturas que a mantêm. Surge, com isso, o conceito de que as políticas de desenvolvimento territoriais integradas precisam ser aplicadas para uma maior eficiência do planeamento. No quadro nacional de Portugal, tem-se que os primeiros Planos Diretores Municipais, também conhecidos como PDM's de 1ª geração, apoiaram-se em um modelo de produção urbana extensiva e como resultado foram formadas zonas com mobilidade reduzida, ausente de equipamentos e com pouca infraestrutura. Para os próximos instrumentos de gestão do território, objetiva-se uma gestão proativa, de integração de municípios, com a participação de cada vez mais atores para que esses desafios sofridos pelas cidades possam ser resolvidos de forma equitativa e coesa com um novo modelo de governança, mais próximo das pessoas.

2.5 Cidades Sustentáveis e a adoção de práticas sustentáveis em contextos de informalidade

De acordo com Egan (2004), Comunidades sustentáveis conseguem aliar as diversas necessidades dos residentes, tanto dos atuais quanto dos que ainda estão por vir, desde as crianças aos idosos, contribuindo para a obtenção de altos índices de qualidade de vida e provendo oportunidades e escolhas. É de suma importância o uso consciente de recursos naturais, melhoria da qualidade do meio ambiente, promoção da coesão social e inclusão e tornar a economia forte. Na figura 2.10, são mostradas sete principais diretrizes das comunidades sustentáveis, sendo elas:

- Governança: uma participação efetiva e representativa;
- Transporte e Conectividade: serviços de transportes adequados;
- Serviços: um conjunto de serviços, tanto público, quanto privado, comunitário e

voluntário;’

- Meio Ambiente: garantia de que as pessoas tenham possibilidade de viver em um ambiente de sustentabilidade;
- Economia: apoio à diversidade da economia local;
- Habitação e ambiente construído: garantir um ambiente construído de qualidade;
- Social e Cultural: promoção de uma comunidade vibrante, harmoniosa e inclusiva;

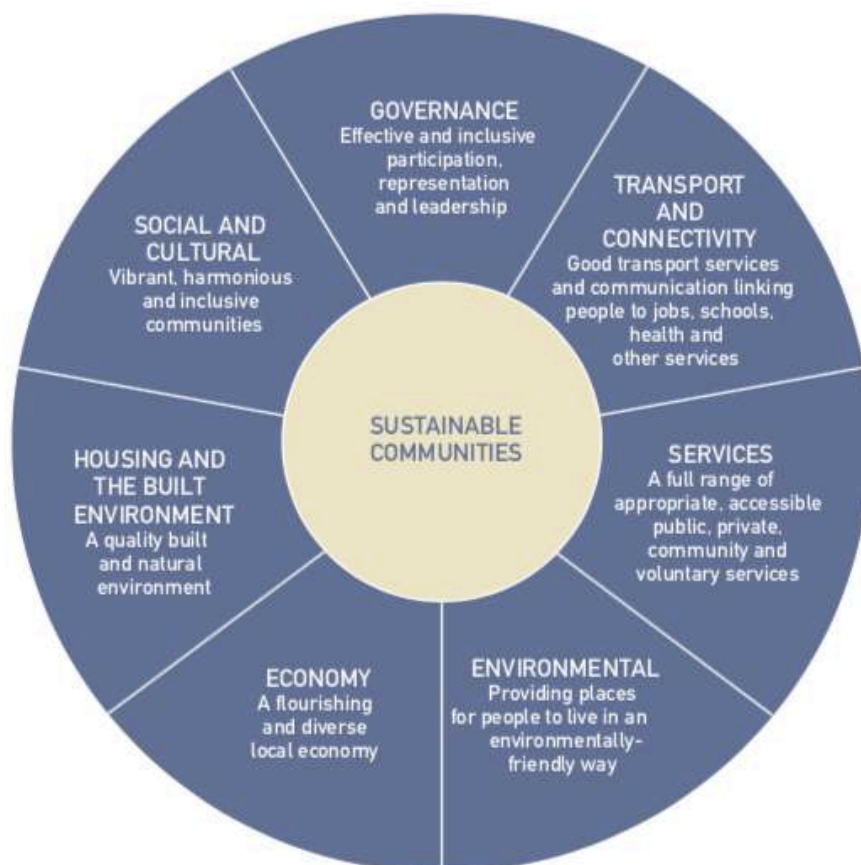


Figura 2.10: Princípios de comunidades sustentáveis. Fonte: Egan (2004).

Tem-se então a importância desses aspectos para o desenvolvimento sustentável das comunidades e pretende-se a aplicação de todos os pontos para uma maior qualidade do espaço urbano.

Para além disso, foram definidas as doze estratégias de boas práticas internacionais e orientações para o desenvolvimento urbano ambientalmente sustentável. Essas estratégias dividem-se em forma urbana, transportes e energias e fontes, conforme mostrado na tabela 2.1.

Tabela 2.1: Doze princípios internacionais para o desenvolvimento urbano sustentável.

Fonte: China Development Bank Capital (2015). Elaborado pelo Autor.

Forma Urbana	1. Limites de Crescimento Urbano
	2. Desenvolvimento Orientado do Trânsito
	3. Uso Misto
	4. Quarteirões Compactados e Pequenos
	5. Espaços Públicos Verdes
Transportes	6. Trânsito Não Motorizado
	7. Transportes Públicos
	8. Controle do Transporte Individual
Energia	9. Construções Sustentáveis
	10. Utilização de Energia Renovável
	11. Controle dos Resíduos Sólidos
	12. Eficiência Hídrica

Tem-se, portanto, que conforme a China Development Bank Capital (2015), cidades sustentáveis dividem-se em três grandes vertentes: forma urbana, transportes e energia que quando subdivididos vão desde o controle da forma urbana, aplicação de usos mistos dos prédios passam pelos transportes com a implantação de modos mais suaves e incentivos às medidas de uso dos pedestres. Para além disso, foca-se em energia a partir da aplicação de medidas de eficiência que podem ser tanto hídricas ou energéticas nos edifícios.

Os desafios para as comunidades sustentáveis passam pelo que ficou definido para a Nova Agenda Urbana do Habitat III e conforme Clos (2016), as comunidades sustentáveis devem focar no desenvolvimento de três pontos cruciais: financiamento autárquico; planejamento e desenho urbanos; quadro legal.

A relevância do financiamento autárquico emerge do fato que o processo de urbanização é dispendioso, tendo em vista os custos de instalação de infraestruturas que vão desde redes de abastecimento de água, esgoto, redes de telecomunicações, aeroportos até a escolha e definição dos serviços presentes nas zonas como hospitais, escolas, mercados e bancos.

Ressalta-se que para o município é interessante tornar os gastos mais eficientes a partir dos ativos fundiários, onde o poder local proporciona a melhoria dos direitos de propriedade a partir do registro de terrenos. Conforme Clos (2016), é notório que as cidades que aplicam ferramentas de ativos fundiários são capazes de criar mais rendimento a partir de impostos prediais e

cobrança de taxas de grandes propriedades conseguindo, assim, redirecionar esse recurso para as áreas mais necessitadas, criando, assim, um ciclo virtuoso de renovação e expansão urbana.

O financiamento autárquico relaciona-se também com a capacidade produtiva dentro dos centros urbanos, pois à medida que se investe em uma maior mobilidade de pessoas e bens, promove-se a geração de emprego, renda e há uma maior quantia monetária a girar a economia. Ressalta-se que o modo como a comunidade trata o tema mobilidade urbana está diretamente relacionado com o que vai ser gerado de riqueza.

O sucesso financeiro da cidade passa ainda pela sua própria capacidade de oferecer crédito aos projetos municipais e numa escala metropolitana, podem bancar os projetos de cidades menores.

No que tange o planejamento e desenho urbano, os pontos a serem considerados, de acordo com Clos (2016) são o de traçado urbano e cadeias de abastecimento, tendo em vista que os centros urbanos com cadeias urbanas de abastecimento diversas e eficientes tornam-se, muitas vezes, entidades que conseguem se sustentar sem ajudas externas e isso impulsiona a inovação e crescimento das indústrias.

O uso misto entre como importante vertente do planejamento e desenho urbano porque com a sua aplicação os custos de transportes passam a ser menores, tendo em vista que reduz-se a necessidade de percorrer grandes distâncias em busca de serviços e produtos. Para além disso, as zonas de uso misto são mais atrativas do que zonas de uso exclusivamente residencial, por exemplo. Por último, mas não menos importante, nas zonas de uso misto, há uma maior capacidade de se acomodar alojamentos de baixo rendimento, alto rendimento, comércio, serviços, fazendo com que se reduza a disparidade social. Isso propicia bairros mais dinâmicos e atrativos, podendo obter o melhor dos residentes e tornando-se interessante ao investimento e talento estrangeiro.

No que tange o último tópico abordado por Clos (2016), o quadro legal, infere-se que os instrumentos legais funcionam como algo fundamental ao regulamento das cidades, tendo em vista que, principalmente na Europa, as estruturas urbanas mantêm-se por diversos anos, o que uma decisão estará em vigor por um grande espaço temporal.

Salienta-se que o quadro legal atua diretamente em três importantes mercados: fundiário, financeiro e imobiliário, que estão intimamente ligados. Para se manter a sustentabilidade e coesão social, regressa-se a um tópico já abordado no presente trabalho, com o papel do governo de garantir habitação e condições de vida dignas a população, com habitações de cunho social, por exemplo.

Para as cidades e a questão financeira, os bairros informais podem ser considerados um grande entrave, tendo em vista que o comércio desses terrenos ocorre praticamente sem regras ou diretrizes.

Ao final, percebe-se que as diretrizes atuais para a sustentabilidade das cidades englobam múltiplos fatores, o que não é algo fácil de ser administrado. Dentre esses aspectos, destacam-se um novo modelo de governança, que já não é mais governação, com a participação dos utentes no orçamento das cidades; a aplicação de uma forma urbana compacta, densa e coesa; a utilização de mecanismos financeiros que possam proporcionar sustentabilidade financeira e consigam tornar esses centros urbanos atrativos a novos utentes, cada vez mais qualificados; a aplicação de diretrizes de mobilidade, tanto de bens quanto de pessoas, que consigam garantir o acesso das pessoas ao empregos e aos serviços. Salienta-se também a aplicação de medidas de eficiência energética nas construções, tendo em vista um menor desperdício de recursos.

2.6 A importância da adaptação da mobilidade sustentável nas cidades informais já consolidadas

Inicialmente, é interessante se fazer a distinção de dois termos importantes no contexto dos transportes, a mobilidade e a acessibilidade. Conforme WRI Brasil (2019), acessibilidade é a facilidade com que as pessoas conseguem chegar aos locais de trabalho, ensino, saúde, entretenimento e outras atividade que desempenham.

Os níveis de acessibilidade dependem de diversos fatores. Alguns comentam a respeito da localização, disponibilidade de serviços, sua distribuição na cidade e se o sistema de transporte permite que pessoas os acessem de forma segura, eficiente e a um custo acessível. A acessibilidade é uma questão tanto de uso do solo quanto de transporte e depende do quão eficientemente os dois, juntos, atendem a cidade.

A acessibilidade é fundamental para a qualidade de vida e a mobilidade social, porém a maioria das cidades concentra esforços na oferta de transporte (quantos quilômetros de vias exclusivas ou linhas de ônibus existem) ou na eficiência do transporte (quantas pessoas viajam em determinadas rotas dentro de um determinado período de tempo) em vez de focar no que o sistema de transporte realmente permite que as pessoas façam. (WRI Brasil, 2019).

Já a Mobilidade urbana é a condição criada para as pessoas poderem se locomover entre as diferentes zonas de uma cidade. Atualmente, os automóveis particulares e os meios de transportes públicos são os meios de mobilidade urbana mais utilizados. Após a distinção dos dois temas, pode-se prosseguir à discussão dos temas que influenciam a vida urbana.

As viagens são geradas pelo que os indivíduos pretendem fazer no destino e não pelo simples fato de realizar uma viagem origem-destino. Deve-se ter noção também que as pessoas tendem a minimizar os custos das viagens e o tempo que elas demoram para finalizar os percursos.

Conforme Banister (2006), a utilização de transportes públicos, meios cicláveis e pedonais foram, historicamente, postos em segundo plano, resultando em uma maior predominância da utilização dos meios automobilísticos individuais e, com isso, a mobilidade urbana sustentável surge como uma alternativa para investigar a complexidade das cidades e a linha tênue entre os transportes e ocupação e uso do solo, tendo em vista que uma forma urbana mais compacta é feita para uma máxima aplicação dos meios suaves de locomoção.

Para ocorrer essa mudança de paradigmas e se atingir maiores níveis de sustentabilidade nas zonas urbanas, é necessário o envolvimento ativo da população, dos técnicos, administração municipal e de outros importantes *stakeholders*.

Banister (2008) cita que há uma contradição nos conceitos emergentes no que se tange aos transportes. Uma vertente de pensamento protege que deve-se focar em aumento da velocidade dos transportes, para diminuição do tempo gasto nas viagens e melhor fluidez com um consequente ganho para empresas que dependem dos sistemas de transportes para escoar a produção, tendo em vista que tempo perdido no trânsito custa dinheiro. A outra vertente defende a acalmia de tráfego com um maior foco na segurança e qualidade do ambiente. O certo é que tem-se que mesclar os dois cenários com o objetivo de se conseguir melhores resultados.

Certo é que atualmente destaca-se no âmbito da mobilidade urbana sustentável a necessidade de ações para reduzir a necessidade de deslocamentos, a presença de uma rede de transportes multimodais, redução dos percursos de viagens e encorajamento de pesquisas que aumentam a eficiência dos sistemas de transportes.

Os pontos chave do tema envolvem: redução da necessidade da realização da viagem a partir da utilização da tecnologia, como por exemplo as compras *online*; a mudança da valorização dos modais a partir do incentivo aos modos suaves e privilégios à utilização dos transportes públicos, em detrimento do uso do carro; melhor aproveitamento do uso e ocupação do solo com políticas que favoreçam as maiores densidades, usos misturados e o apoio as diretrizes do *car-free*; apoio da tecnologia de informação para auxiliar na tomada de decisões, como a informação atualizada dos pontos de congestionamentos, os tempos de espera dos transportes públicos e as rotas mais adequadas em tempo real a serem seguidas.

Em teoria, tem-se inúmeros benefícios associados à aplicação dessas medidas, entretanto, na prática, alguns entraves são encontrados. Os desafios passam pela troca da mentalidade de que carros são sinônimo de indivíduos bem-sucedidos e com alto poder financeiro (Cass, Shove e Urry, 2005). Um outro desafio a ser ultrapassado é a aceitação pública de mudança, a partir de uma lógica de maior escala no que tange ao uso dos recursos e a mudança de mentalidade para a nova situação. Entra nessa discussão também a necessidade de informar os cidadãos de que a troca por modos suaves de mobilidade envolve também a questão da saúde das pessoas, que irão a passar por desempenhar atividades físicas como caminhar e pedalar com uma maior

frequência e de um outro lado, haverá a diminuição de índices de emissões de gases poluentes, tendo em vista a menor presença de veículos (Woodcock et al., 2007).

Para além das medidas mostradas, interessa aos atores envolvidos no processo a apresentação de dados com os resultados das intervenções com o número de indivíduos a utilizar a mobilidade suave, os números de veículos menos poluentes e a quantificação de gases poluentes que deixam de ser lançados à atmosfera. Só com esses dados é possível definir metas e realizar a gestão do que está a ser eficiente ou não.

É imprescindível que os intervenientes do processo estejam participando nas tomadas de decisões no que se refere ao planeamento voltado à mobilidade urbana sustentável para que, cada vez mais, haja adeptos das medidas sustentáveis com o objetivo de uma melhor qualidade de vida, do ambiente construído e dos sistemas de transportes.

Recentemente, emerge o conceito de economia de partilha associada à mobilidade urbana. Intensificou-se a aplicação de veículos, bicicletas e patinetes elétricos nos centros urbanos, com a cobrança feita por minutos e vários pontos de recolha/entrega dos mesmos. Para além disso, cresceu a implantação de veículos de transportes de passageiros do tipo Uber, taxify, kapten. O resultado é que atualmente pode-se aliar os transportes públicos com esses novos meios de mobilidade urbana que, cada vez mais, estarão aliados à tecnologia de informação.

2.7 Street-led City-wide Urban Upgrading

Este conceito foi desenvolvido por Acioly (2014) e aborda o desenvolvimento de zonas periféricas a partir da transformação das ruas que passam a atuar como a motriz da regeneração urbana. Essa estratégia promove a ligação da cidade formal com as zonas clandestinas e periféricas promovendo maior mobilidade e melhores acessibilidades sem deixar de lado as infraestruturas. Espera-se que com as medidas tomadas obtenha-se uma maior qualidade de vida, um espaço público mais harmonioso e seguro, maiores conexões entre os moradores e um sentido de pertença de bairro.

O conceito desenvolvido por Acioly é dividido em três vertentes: o painel de estratégias, a guia de ações práticas e o módulo de treinamento, que pode ser aplicado por instituições e professores.

A pergunta inicial que surge é por que se deve começar a regeneração urbana pelas ruas? A resposta está definida a partir de que as ruas não podem ser consideradas apenas lugares de passagem e onde são instaladas as infraestruturas (redes de abastecimento, telefonia, cabos de redes de internet, sistema de drenagem) e sim devem ser vistas como um bem comum onde o social, cultural e economia se encontram. Além disso, é um elemento crucial para o aumento da qualidade de vida e é uma peça-chave de identidade e direito dos cidadãos. As ruas são, portanto, o começo de um novo padrão urbano.

É imprescindível se ter em mente que o crescimento urbano atual engloba muito mais do que apenas as construções formais e o chamado clandestino tomou imensa força, o que afeta a sustentabilidade urbana. Para tal, propõe-se que com esse investimento nas ruas os usuários possam investir e apropriar-se do espaço público e na melhoria das residências.

Salienta-se que existem duas diferentes abordagens, a primeira com políticas para aprimoramento das zonas já habitadas, como uma forma de garantir a qualidade de vida urbana e a segunda como uma política de prevenção, a partir do planejamento antes da ocupação, como algo mais ordenado.

O *street-led city-wide slum upgrading* é, com isso, pensar nos próximos planos e programas de modo a envolver zonas periféricas nos planos de mobilidade, tornar essas zonas atrativas a negócios, converter espaços públicos de maneira que mais pessoas possam usufruir dessas zonas, ou seja, para que haja maior interação pessoal. Na figura 2.11, mostra-se a nova integração de zonas outrora periféricas com o restante da cidade a partir do que está sendo abordado neste tópico.



Figura 2.11: Estratégia do *street-led city-wide urban upgrading*. Fonte Acioly (2014).

As fases do processo são divididas em quatro vertentes sendo a primeira a necessidade de se envolver os residentes para perceber as necessidades e o mapeamento das infraestruturas existentes; a segunda fase é a de analisar as necessidades dos residentes com uma equipe técnica qualificada resultando em um plano de ações que será mostrado à comunidade que também pode exigir algumas alterações; a terceira é a de definição final das ruas que passarão por intervenções, o começo das obras de demolição e construções de novos padrões aliado a

garantia de realojamento dos residentes possivelmente afetados pelas atividades; a quarta é a monitorização do que foi realizado e o acompanhamento da manutenção. Essas fases são resumidas na figura 2.12.



Figura 2.12: Etapas do processo em estudo. Fonte: Acioly (2014).

Por fim, tem-se os desafios a serem enfrentados em busca do êxito na aplicação das decisões, conforme Acioly (2014):

- Mentalidade antiga dos planejadores atuais;
- Nível de capacidade institucional das Câmaras Municipais;
- Recursos humanos desqualificados;
- Baixa autonomia de algumas Câmaras Municipais;
- Falta de interesse de determinados *stakeholders*;
- Entender que o plano é um instrumento dinâmico;
- Em casos que já haviam ocupações do terreno, podem haver conflitos.

Algumas cidades no Brasil e na Colômbia já foram alvo de aplicação das diretrizes do *street-led city-wide slum upgrading*, onde foi possível melhorar a qualidade dos espaços públicos, aumentar a convivência entre as pessoas, dinamizar a economia local e obter-se uma maior sensação de segurança, conforme mostrado na figura 2.13.



Figura 2.13: Intervenções aplicadas no Rio de Janeiro – Brasil (1,2 e 3) e em Medellín – Colômbia (4).

Fonte: Acioly (2014).

Com isso, tem-se algumas das diretrizes que basearão o que será abordado durante o estudo de caso da presente dissertação e outros conceitos que serão utilizados serão vistos no tópico 2.8.

2.8 Acupuntura Urbana e Urbanismo Tático

O termo Acupuntura Urbana foi idealizado pelo Arquiteto brasileiro Jaime Lerner e caracteriza-se por pequenas ações pontuais e rápidas que podem ajudar a curar, melhorar e criar reações positivas em cadeia na cidade. Lerner (2003) afirma que essas pequenas ações propiciam um começo, um despertar para que a cidade reaja aos estímulos e, muitas vezes, ocorre a propagação dessa dinâmica para outras zonas. Grandes exemplos de boa acupuntura urbana são a revitalização de Puerto Madero, em Buenos Aires (figura 2.14), o Park Guell (figura 2.15), em Barcelona e a restauração da Grand Central Station (figura 2.16), em Nova Iorque.



Figura 2.14: *Puerto Madero* antes e depois das intervenções. Fonte: Blogue Jucaxtour (2011).



Figura 2.15: Parque Güell, em Barcelona. Fonte: Autor (2018).



Figura 2.16: *Grand Central Station*. Fonte: Pixabay (2019).

Deve-se ter em mente que muitas vezes a acupuntura urbana ocorre não pela realização de obras, mas sim pela mudança de costumes causadas pelos gestores das cidades, como é o caso das lojas que funcionam 24h em Nova Iorque e das avenidas de uso exclusivo pedonal aos finais de semana em São Paulo e Lisboa. Na figura 2.17, é mostrada a Avenida Paulista fechada ao acesso de carros e a utilização apenas por pedestres e meios suaves.



Figura 2.17: Avenida Paulista, em São Paulo. Fonte: Mobilidade Sampa (2015).

A acupuntura urbana pode ser o estímulo à determinada função que falta em certa parte da cidade. Se certa zona é forte em atividade econômica, mas não atrai pessoas ao uso, incentiva-se atividades que trarão pessoas à essa parte da cidade. Se uma área é essencialmente residencial, interessa incentivar o uso misto com a presença de comércios e serviços também.

Uma boa acupuntura, de acordo com Lerner (2003), envolve atrair pessoas às ruas, criar pontos de encontro e, sobretudo, fazer com que cada função urbana propicie o encontro entre os indivíduos. Neste contexto, tem-se que a dominância do veículo automotor sobre os outros modais é um dos principais causadores de cidades cada vez menos voltadas às pessoas e sim para as infraestruturas pesadas. É necessário saber se relacionar com o automóvel, tendo em vista que as ruas tem um alto custo financeiro para as autarquias para apenas serem utilizadas pelos carros.

Assim, surge o termo colesterol urbano, como uma forma de mensurar as características da cidade. Um colesterol ruim significa a presença massiva de carros e a mentalidade de que todas as pessoas necessitam se locomover com a utilização desse tipo de transporte. Um bom colesterol significa o uso minimizado de carros e as viagens sendo realizadas pelo transporte coletivo com itinerários de rotina.

O segundo tema abordado neste tópico é um conjunto de ações que estão interligadas com a acupuntura urbana, mas essencialmente com medidas de baixo custo financeiro, o urbanismo tático que significa uma abordagem para a construção e ativação de uma vizinhança usando intervenções e políticas de curto prazo e baixo custo, que permitam a imediata recuperação, redesenho ou programação do espaço público (Lydon e Garcia, 2015; Fontes, 2018).

Duany (2015) *apud* Fontes (2018) cita que esses pequenos projetos de urbanismo tático são de extrema importância para as cidades à medida que são mais passíveis de engajamento social. O termo tático entra neste contexto pois, assim como na acupuntura urbana, refere-se a pequenas intervenções que servem a grandes propósitos.

As ações que respondem a essa abordagem podem servir como etapas de um projeto maior (fase zero de implantação), na medida em que consideram como horizonte a grande transformação, porém atuam taticamente em uma ação parcial e ágil como teste da ideia e de sua aceitação pela comunidade, em um processo de tentativa e erro (Fontes, 2018).

As medidas temporárias são cada dia mais frequentes nos grandes centros urbanos e a imensa maioria dessas intervenções são com materiais baratos, rápidos de montar e do estilo faça você mesmo. Alguns exemplos de aplicação de medidas de urbanismo tático em São Paulo – Brasil e em Fortaleza – Brasil podem ser vistas nas figuras 2.18 e 2.19, respectivamente.

A intervenção temporária, seja na forma de apropriação espontânea que dá *upgrade* a um espaço degradado; de ocupação do espaço público subutilizado; ou de conversão não planejada

de espaços e edifícios, pode ser de grande utilidade para o planejamento urbano, na medida em que revela novas vocações para esses territórios sem a necessidade de muito investimento, ao mesmo tempo em que pode ser facilmente removida sem maiores gastos em caso de não adaptação. Simultaneamente, combina o espírito de ativismo empreendedor com arte pública, design, arquitetura, engenharia e tecnologia na construção de mundos alternativos (Lydon e Garcia, 2015, p. 6).

No âmbito das metrópoles, o urbanismo tático aparece em um contexto de crise de governança, tendo em vista que tanto Estado quanto iniciativa privada falharam na entrega de bens às populações das cidades em desenvolvimento. Fontes (2018) cita que o urbanismo tático propõe modos acupunturais de intervenção para questões locais urgentes, tendo escala espacial pré-definida como um parque, um edifício, uma rua ou um bairro e daí ocorre a ligação com o proposto por Lerner (2003).



Figuras 2.18 (acima) e 2.19 (abaixo): Exemplos de Urbanismo Tático em São Paulo (figura 2.18) e Em Fortaleza (figura 2.19) no Brasil. Fonte: Pacheco (2019).

2.9 Financiamentos de Projetos Municipais

Neste tópico, há de se salientar que a análise do aspecto financeiro dos projetos realiza-se em dois âmbitos: o da escala das AUGIs, em que os custos também são arcados pelos moradores e o das intervenções em outras zonas que, inicialmente, têm a participação da Câmara ou com parcerias em conjunto com os privados.

No âmbito das providências que os moradores participam diretamente, é necessário que haja uma facilitação e que seja ponderado a relevância daquela zona para o ordenamento da cidade e com isso, devem ser fornecidas as garantias por parte dos dois lados, a Câmara e a associação de moradores. Uma ferramenta que pode ser introduzida visando a facilitação da legalização dos projetos é o faseamento das obras e, conseqüentemente, dos pagamentos a serem realizados pelos moradores. De uma forma simplificada, pretende-se dividir os terrenos em zonas e realizar as obras infraestruturantes por cada área até o momento de atingir os parâmetros urbanísticos adequados e, conseqüentemente, obter a reconversão urbanística da zona. Outra facilidade que pode ser aplicada é a da coparticipação da Câmara no custeio das infraestruturas e elaboração dos projetos, o que vai tornar o processo mais célere.

No que engloba os projetos de cunho das câmaras, outros aspectos têm que ser ponderados. De acordo com Salat, Bourdic e Kamiya (2017), o padrão financeiro da criação de valor por parte do poder público deve englobar um ciclo produtivo. Um exemplo disso é quando ocorre a provisão de novas infraestruturas de transporte e mobilidade ou outras decisões de planejamento, tal como a reorganização de zonas a valores mais altos ou investimento no domínio público, fazendo com que haja um aumento no valor do solo na envolvente das estações de transporte. Após esse investimento, ocorre um ciclo de melhorias positivas, tendo em vista que isso torna-se atrativo ao setor privado. Parte dos ganhos do setor privado voltará ao setor público como pagamento de impostos e taxas e esse montante será utilizado para arcar com as despesas iniciais que o poder público teve.

O financiamento de captura de valor também é conhecido como apropriação de valor gerada pela intervenção do setor público e pelo investimento do setor privado num espaço ou estrutura subutilizada para a produção do bem público e de benefício privado potencial (Huxley, 2009; Salat, Bourdic e Kamiya, 2017).

O que fica claro é que nesse ciclo todos ganham ao final e o custo do desenvolvimento urbano é partilhado, sem que o poder público tenha que arcar com as despesas por completo. De uma forma sintética, o ciclo de compra de valor idealizado pode ser visto na figura 2.20.

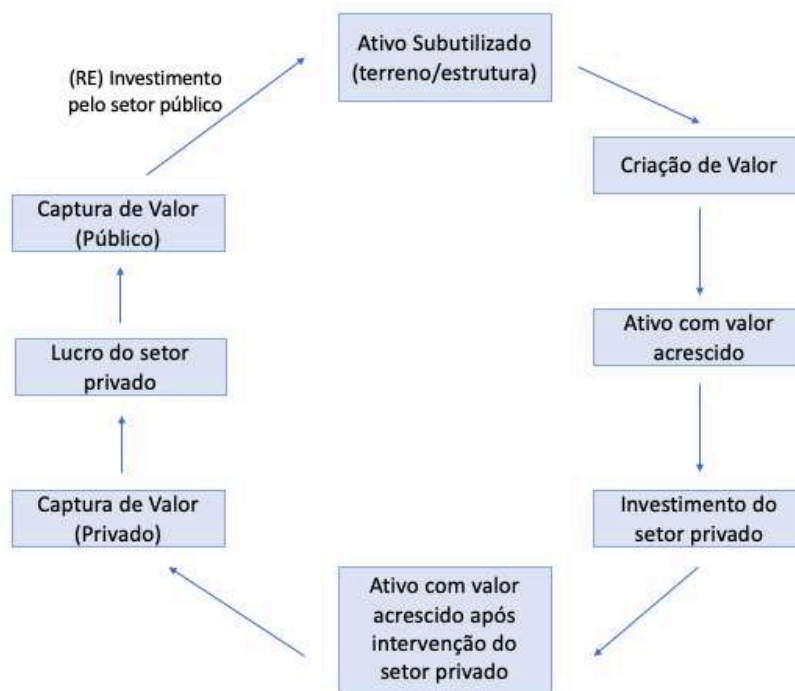


Figura 2.20: Ciclo de captura de valor. Fonte: Salat, Bourdic e Kamiya (2017). Elaborado pelo Autor.

Com isso, tem-se o ciclo desde o investimento pelo setor público em um terreno ou estrutura subutilizada, passando pelo interesse dos privados nessas zonas, com a captura de valor por parte dos privados e o futuro repasse, por meios de impostos, por exemplo, ao setor público.

III. Caracterização Territorial do Concelho de Almada e freguesia da Charneca da Caparica

O presente capítulo engloba o balanço dos principais aspectos que refletem no território que está sendo estudado, sendo eles: o enquadramento dos Instrumentos de Gestão Territoriais, a caracterização socioeconômica, os transportes, a mobilidade urbana e as construções clandestinas da área, com o objetivo de ao final realizar-se uma análise SWOT do território que servirá de base para o estudo de caso.

De acordo com o caderno de revisão do PDM de Almada referente ao enquadramento territorial, elaborado pela Câmara Municipal de Almada (2011), a concepção de um modelo de organização espacial do território municipal e a definição dos usos do solo acarretam em consequências diretas e indiretas para seu funcionamento e gestão, com implicações transversais, atuando no que tange a energia, ambiente e sustentabilidade. Nesse contexto, o PDM atua como um instrumento de nível municipal por excelência com o objetivo de planejar e ordenar a zona e suas diretrizes devem ser aplicadas para promover uma relação eficiente entre os valores ambientais e o progresso socioeconômico, ajudando a diminuir o impacto causado.

3.1 Enquadramento Territorial

Inicialmente, é interessante expor os Instrumentos de Gestão Territorial (IGT) que incidem sobre o território do concelho de Almada e que são enquadrados pelo Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial (RJIGT). Desta forma, tem-se uma hierarquia dos instrumentos divididas em 3 âmbitos: nacional, regional e municipal. Sinteticamente, os IGT e suas divisões são mostradas na tabela 3.1.

Tabela 3.1: Instrumentos de Gestão Territoriais e seus respectivos âmbitos de origem. Fonte: Caderno de Revisão do PDM – Enquadramento Territorial. Câmara Municipal de Almada (2011). Elaborado pelo Autor.

Âmbito Nacional	Em Vigor	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território - PN POT
		Planos Sectoriais de Ordenamento do Território - PSOT
		Plano Regional de Ordenamento Florestal da Área Metropolitana de Lisboa - PROFAML
		Plano da Bacia Hidrográfica do Tejo - PBH Tejo

Tabela 3.1(continuação): Instrumentos de Gestão Territoriais e seus respectivos âmbitos de origem. Fonte: Caderno de Revisão do PDM – Enquadramento Territorial. Câmara Municipal de Almada (2011). Elaborado pelo Autor.

Âmbito Nacional	Em Vigor	Planos Especiais de Ordenamento do Território - PEOT
		Plano de Ordenamento da Orla Costeira Sintra-Sado, POOC Sintra-Sado
		Plano de Ordenamento da Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa da Caparica - POPPAFCC
	Em Elaboração	Planos Especiais de Ordenamento do Território - PEOT
		Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo, POETejo
Âmbito Regional	Em Vigor	Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa - PROT AML
	Em Elaboração	Alteração do Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa
Âmbito Municipal	Em Vigor	PDM
		Plano Parcial de Almada (PPA)
		Plano de Urbanização de Almada Nascente (PUAN)
		Programa POLIS (P.P. das Praias Urbanas, P.P. do Jardim Urbano, P.P. do Campo da Bola, P.P. das Praias de Transição, P.P. dos Parques de Campismo)
	Em Elaboração	Plano de Urbanização de Almada Poente
		Plano de Pormenor de Cacilhas
		Plano de Pormenor da Quinta do almaraz
		Plano de Pormenor Cais do Ginjal
		Plano de Pormenor da Bacia da Foz do Rego
		Plano de Pormenor de Reconversão Urbanística da Quinta do Guarda-Mor
		Plano de Pormenor do novo centro terciário da Charneca de Caparica
		Plano de Pormenor da zona industrial de Vale Rosal
		Plano de Pormenor da Quinta do Chegadoinho
		Plano de Pormenor de S. João da Caparica
		Plano de Pormenor do Torrão
		Plano de Pormenor das Abas da Raposeira
		Plano de Pormenor da Corvina/Raposeira
		Plano de Pormenor Expansão Sul da Trafaria
		Programa POLIS (P.P.da Frente Urbana e Rural Nascente e P.P. das Praias Equipadas)

Para efeito do presente trabalho, não será realizada uma análise individual de todos os IGT, mas sim dos que mostram maior relevância ao seguimento do presente trabalho. No que tange o âmbito nacional, tem-se que, de acordo com a Câmara Municipal de Almada (2011), o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT) entrou em vigor através da Lei 58/2007 de 4 de Setembro.

O PNPOT é um documento estratégico, programático, de âmbito nacional, transversal e com horizonte temporal de médio/longo prazo. Os 7 objetivos primordiais do PNPOT são:

- Definição de um quadro unitário para o desenvolvimento territorial do País;
- Garantia de coesão territorial e igualdade de oportunidades, com a atenuação de assimetrias;
- Tradução espacial das políticas de desenvolvimento económico e social;
- Articulação das políticas setoriais com incidência territorial;
- Coordenar a implantação dos equipamentos e das infraestruturas;
- Estabelecer os parâmetros de acesso às funções urbanas e às formas de mobilidade;
- Definir os princípios orientadores da disciplina de ocupação do território.

Com isso, ressalta-se a importância de garantir a igualdade de oportunidades entre os moradores do mesmo território com o objetivo de aumentar as oportunidades e diminuir as disparidades e, além disso, a mobilidade e forma urbana entram como fatores estratégicos.

No campo regional, tem-se que há uma grande importância do Plano de Ordenamento do Território da AML (PROT AML) que entrou em vigor no ano de 2002, no dia 8 de Abril com os principais objetivos, conforme Caderno de Revisão do PDM da Câmara Municipal de Almada Almada (2011), de:

- Contenção da expansão da área metropolitana de Lisboa, em especial sobre o litoral e sobre as áreas de maior valor ambiental, bem como nas zonas consideradas críticas ou saturadas do ponto de vista urbanístico;
- Diversificação das centralidades na estruturação urbana, nas duas margens do Tejo, com a salvaguarda da paisagem e dos valores ambientais ribeirinhos, suportada numa reorganização do sistema metropolitano de transportes, no quadro de uma estratégia de mobilidade para a área metropolitana,
- Salvaguarda da estrutura ecológica metropolitana, que integra os valores naturais mais significativos desta área e que desempenha uma função ecológica essencial ao funcionamento equilibrado do sistema urbano metropolitano;
- Promoção da qualificação urbana, nomeadamente das áreas urbanas degradadas ou socialmente deprimidas, bem como das áreas periféricas ou suburbanas e dos centros históricos.

O último tópico dos objetivos do PROT AML, que envolve a qualificação urbana, com foco nas áreas mais vulneráveis, relaciona-se com o que se aborda no presente trabalho: as áreas urbanas de gênese ilegal e a presença de equipamentos e espaços de lazer.

No campo dos IGT de âmbito municipal relevantes a este trabalho, há o Plano de Pormenor do novo centro terciário da Charneca de Caparica, inserido em uma zona de caráter predominantemente residencial de urbanização crescente, cuja ocupação urbana foi prioritariamente determinada por loteamentos de gênese ilegal. O plano vem, portanto, para consolidar as áreas habitacionais não estruturadas, dotando-as de equipamentos e serviços direcionados à criação de empregos, geração de rendimentos e desenvolvimento econômico.

Com a proposta, pretende-se também a melhoria da qualidade do espaço público, como um todo, a inserção de áreas destinadas à equipamentos e serviços e que torne-se uma nova centralidade dinâmica. Na figura 3.1, pode ser vista a maquete da proposta de intervenção com destaque para a implantação de novos edifícios e a preservação de zonas verdes.



Figura 3.1: Maquete de intervenção do Plano de Pormenor da Charneca de Caparica. Fonte: Câmara Municipal de Almada (2011).

No campo da mobilidade urbana em Almada, existe a Estratégia Local para a Mobilidade Sustentável e Plano de Mobilidade – Acessibilidades 21, com orientações para introduzir transformações funcionais e urbanas que promovem a alteração nos padrões de mobilidade, reduzindo impactos energéticos e ambientais do setor de transportes, com a consequente elevação da qualidade de vida no concelho.

O Plano de Mobilidade-Acessibilidades 21 é uma ferramenta desenvolvida no âmbito do primeiro eixo de intervenções no campo da mobilidade no município de Almada que diagnosticam problemas e apresentam propostas para que seja cada vez mais fácil e seguro se movimentar por Almada, com grande foco na utilização de modos suaves.

Os objetivos das Acessibilidades 21, conforme Câmara Municipal de Almada (2011), são:

- Diversificar a atual oferta de transportes com o maior número de opções possível, devidamente conectadas e que possam atender às necessidades dos utentes;
- Reduzir a dependência do automóvel individual nas deslocações cotidianas, a partir da utilização de modos suaves e transportes públicos;
- Reforçar as acessibilidades, adequar o sistema viário existente e melhorar o sistema urbano de estacionamento;
- Melhorar o espaço público a partir da criação de melhores condições de segurança para peões e ciclistas;
- Promover de forma efetiva a utilização do modal bicicleta em Almada, com foco primordial nas deslocações de curta distância, com 6 Quilómetros ou menos;
- Promover modos de transporte ambientalmente e energeticamente mais eficientes, como acordados no Protocolo de Quioto.

Os objetivos das Acessibilidades 21 priorizam a massificação de um transporte coletivo de qualidade, acessível e que atenda às demandas da população. Para além disso, deve-se promover também os modos de deslocamentos suaves, com a consequente redução de emissões de gases nocivos e a obtenção de um ambiente mais sadio e com menos impurezas.

3.2 Sistema Socioeconómico

No âmbito da população residente no território em estudo, é interessante referir alguns dados para que haja uma melhor percepção. Desde a década de 1990, Almada passou a concentrar um maior número de pessoas, entretanto a ocupação não se dá de forma uniforme na escala de freguesia. Quando é feita uma comparação entre os dados dos censos de 1991, 2001 e 2011,

nota-se que o aumento global não ocorreu em todas as freguesias, conforme mostrado na tabela 3.2.

Nota-se um decréscimo de habitantes em 5 freguesias, sendo elas Almada, Cacilhas, Cova da Piedade, Laranjeiro e Trafaria., enquanto as outras seis freguesias concentraram ganhos. Ressalta-se também que as perdes e ganhos por freguesias ocorreram sempre na ordem de 10% ou mais quando somados os valores desde 1991.

Tabela 3.2: População Residente no Concelho de Almada por freguesia. Fonte: Câmara Municipal de Almada (2011).

	1991	2001	2011	Varição 1991-2001	Varição 2001-2011	Área	Pressão Demográfica	Contributo concelhio
				%	%	Km ²	Hab./Km ²	%
Concelho de Almada	151783	160825	173298	6%	8%	70,2	2468,6	-
Almada	22550	19513	16572	-13%	-15%	1,42	11670,4	10%
Cacilhas	8637	6970	5983	-19%	-14%	10,71	558,6	3%
Caparica	17090	19327	20447	13%	6%	0,97	21079,4	12%
Charneca de Caparica	11316	20418	29693	80%	45%	22,33	1329,7	17%
Costa da Caparica	6913	11708	13498	69%	15%	10,88	1240,6	8%
Cova da Piedade	24906	21154	19849	-15%	-6%	1,28	15507,0	11%
Feijó	13886	16072	18482	16%	15%	4,2	4400,5	11%
Laranjeiro	23520	21175	20823	-10%	-2%	3,66	5689,3	12%
Pragal	6990	7721	7174	10%	-7%	2,21	3246,2	4%
Sobreda	9190	10821	15053	18%	39%	6,64	2267,0	9%
Trafaria	6785	5946	5724	-12%	-4%	5,83	981,8	3%

Outro aspecto que fica claro é que as freguesias que perderam moradores são as de ocupação mais antiga, significando uma dificuldade em reagir aos novos desafios urbanos de atração de residentes, mesmo com os projetos de requalificação e reabilitação urbana. Adiciona-se o fato de que essas freguesias já possuem uma pressão demográfica muito grande pelo seu histórico de ocupação urbana e densificação.

Salienta-se a participação da freguesia da Charneca de Caparica, o objeto de estudo no presente trabalho, como um território atrativo e que aumentou a população de 11316 moradores em 1991 para 29693 habitantes em 2011, ou seja, praticamente triplicou.

Feita a análise em números brutos dos moradores das freguesias do Concelho de Almada, é interessante apresentar dados da divisão etária dos moradores para perceber a presença de jovens e idosos.

Na tabela 3.3 são mostrados os índices de jovens e idosos por freguesia. Tem-se para a Charneca da Caparica um dos poucos espaços onde há mais jovens (abaixo de 14 anos de idade) a residir do que idosos (acima de 65 anos de idade), apesar de os números serem bem próximos, entretanto medidas de urbanismo já podem ser tomadas baseadas nesses dados.

Tabela 3.3: Índice de proporção entre jovens e idosos, por freguesia. Fonte: Câmara Municipal de Almada (2011).

	Proporção de Idosos	Proporção de Jovens
Concelho de Almada	16.8%	14.1%
Almada	27.7%	10.1%
Cacilhas	25.8%	9.1%
Caparica	11.8%	17.0%
Charneca de Caparica	13.4%	15.9%
Costa da Caparica	15.0%	14.4%
Cova da Piedade	20.9%	10.3%
Feijó	13.5%	15.5%
Laranjeiro	14.6%	15.0%
Pragal	11.2%	17.7%
Sobreda	12.6%	15.3%
Trafaria	18.0%	16.0%

O perfil de evolução da taxa de natalidade e de mortalidade revela as dificuldades da população residente em inverter autonomamente a tendência de desvitalização demográfica e a inversão da tendência de estagnação e envelhecimento estará dependente da fixação e de atração de novos residentes com origem noutros territórios ao longo da próxima década. Os projetos estratégicos programados poderão contribuir em larga escala para a fixação desta população, mas os seus alargados horizontes de execução levam-nos a concluir que os seus efeitos na estrutura da população do Concelho só se deverão fazer sentir após 2025. (Câmara Municipal de Almada, 2011).

Tem-se, portanto, a presença de uma população, a nível do Concelho, cada vez maior, apesar de na escala da freguesia algumas estarem diminuindo seus números. Para além disso, a população está a envelhecer, apesar de na Charneca da Caparica apresentar um número de jovens acima da maioria das outras freguesias. Medidas de atração populacional podem ser aplicadas, mas seus efeitos só serão sentidos por volta da segunda metade da década de 2020.

3.3 Sistema Energético

Na ocasião da elaboração dos PDMs de primeira geração, no qual inclui-se o de Almada que foi publicado no ano de 1997, as preocupações, estudos e índices de preocupações com as questões energéticas eram outras e as técnicas de planeamento eram diferentes. A revisão do PDM, que se encontra em elaboração, trará uma outra perspectiva de planeamento a ser seguida.

No âmbito dos sistemas de energia, o processo de revisão do PDM pressupõe uma caracterização dos consumos energéticos no concelho de Almada, das emissões de gases causadores do efeito estufa (GEE) associados e do que pode ser realizado para a sua mitigação. Após isso, é possível perceber em quais setores deve-se focar para obter redução nos consumos, maior eficiência e incentivos à utilização de energias renováveis.

De uma forma geral, é interessante mostrar a matriz energética do concelho de Almada, onde são expostos os consumos energéticos de vários setores consumidores de energia como transportes, residencial, comércio, serviços e indústria e, depois, os caracteriza conforme a energia utilizada (eletricidade, gasolina, gás natural, dentre outros). Mais informações podem ser encontradas na tabela 3.4.

Tabela 3.4: Números da matriz energética de Almada em Gigajoule. Fonte: Caderno de revisão do PDM. – Sistema Energético Câmara Municipal de Almada (2011). Elaborado pelo Autor.

SETOR FONTE	Transportes	Residencial	Comércio e Serviços	Indústria	Total
Eletricidade	18.600	804.911	857.659	216.816	1.897.895
Gasolina	1.131.391	0	0	0	1.131.391
Diesel	1.200.818	25.121	80.407	101.346	1.407.691
Gás Natural	0	270.961	182.287	1.007.682	1.460.930
Butano	0	81.284	0	0	81.284
Propano	0	48.633	29.776	29.936	108.345
Fuelóleo	0	0	1.010	1.269	2.279
GPL	13.280	0	0	0	13.280
Lenhas e resíduos	0	274.313	0	0	274.313
Total	2.364.088	1.505.224	1.151.139	1.357.049	6.377.499

A partir do exposto, algumas considerações podem ser efetuadas. O consumo total para o referido ano foi de aproximadamente $6,4 \times 10^6$ GJ o que equivale a 39,7 GJ/hab. Para além disso, o setor de transportes surge como o principal contribuinte para os números, sendo responsável por 37% do uso total energético, conforme mostrado na figura 3.2.

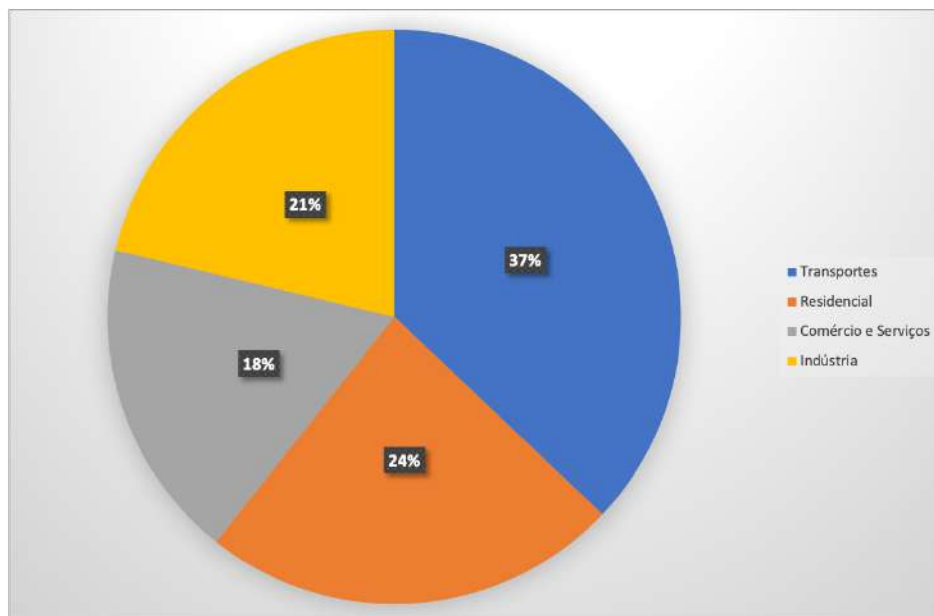


Figura 3.2: Gráfico da matriz energética de Almada por setor. Fonte: Câmara Municipal de Almada (2011). Elaborado pelo Autor.

Conclui-se o impacto que os transportes trazem ao concelho de Almada, tendo em vista que para o referido setor são utilizados basicamente gasolina e diesel como fontes, ou seja, fontes poluidoras e que aumentam as concentrações de GEE no ambiente. Deve-se procurar uma redução dessas emissões, o que pode ser conseguido com veículos menos poluentes, elétricos e com a utilização de meios suaves de locomoção.

3.4 Sistema Urbano

3.4.1 Rede Viária

A rede viária inserida em Almada é de extrema importância e é fator fundamental de desenvolvimento da margem Sul do Tejo, principalmente a partir da segunda metade do século XX e, atualmente, é fator fundamental para o movimento de pessoas entre as duas margens do Tejo. Na figura 3.3, é demonstrado o sistema viário do concelho de Almada com destaque para as vias arteriais, principais, coletoras, locais e de implementação prevista.



Figura 3.3: Esquema viário (existente e proposto) do concelho de Almada. Fonte: Câmara Municipal de Almada (2011).

Salienta-se a relevância de Almada como um dos principais corredores de ligação com Lisboa, tendo um fluxo diário de viagens entre as margens separadas pelo Tejo. Na figura 3.4 são mostrados os números de veículos em 2008 a cruzar os pontos de contagem. O maior número localiza-se no nó do Centro-Sul, onde diariamente passam 170 mil veículos.

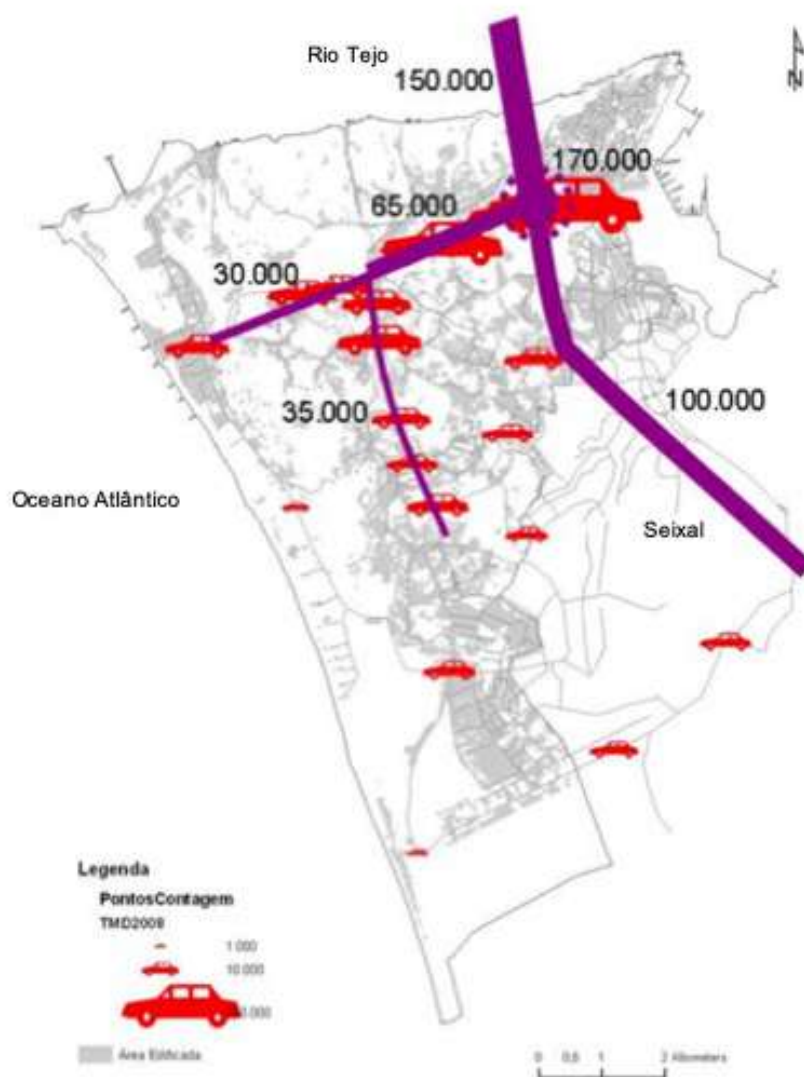


Figura 3.4: Tráfego diário de veículos a cruzar o concelho de Almada. Fonte: Caderno de Revisão do PDM referente ao Sistema Urbano. Câmara Municipal de Almada (2011).

Conforme os números de contagens mostram, diariamente tem-se mais de cem mil viaturas a cruzar as margens, tornando o concelho de Almada como ponto essencial de passagem, trazendo, também adversidades associadas.

Realizou-se um estudo denominado Estudo para a Caracterização e Definição da Rede Viária Secundária do Concelho de Almada (2001) onde foram identificados vários problemas relacionados à rede de sistemas viários do concelho e, dentre eles, destacam-se:

- Dificuldade de entendimento da hierarquia da rede com repercussão em conflitos na circulação de veículos;

- Existência de tecidos urbanos sem elementos de referência;
- Morfologia de espaço urbano que não favorece o surgimento de centralidades;
- Vias com um perfil transversal reduzido no âmbito da faixa de rodagem e ausente de passeios;
- Proliferação de malhas sem hierarquização e geralmente desalinhadas entre si;
- Falta de legibilidade na orientação da sinalização;
- Ausência de sinalização horizontal.

Visto as dificuldades encontradas, tem-se que adaptar soluções viáveis financeiramente, sustentáveis e que se adequem aos requisitos de uso da população que utiliza.

Os principais desafios apontados passam pela falta de congruência entre os instrumentos de ordenamento do território e planeamento urbano e a expansão urbana iniciada nas décadas de 1980 e 1990 que se baseou no crescimento de áreas urbanas de gênese ilegal, aliado ao fato da construção da ponte 25 de Abril, em 1966, com a implementação de uma rede viária sem continuidade e nem sempre seguindo uma hierarquia adequada. O resultado são vias exercendo funções acima da real capacidade, ocasionando um sobrecarregamento dessas infraestruturas, aliado ao crescimento urbano marginal.

3.4.2 Transportes Coletivos

No que condiz aos transportes coletivos, Almada concentra grande importância, já que é no concelho que estão as principais entradas para o município de Lisboa. De acordo com o caderno de revisão do PDM referente ao Sistema Urbano elaborado pela Câmara Municipal de Almada (2011), o serviço de ligação é assegurado por oito operadores:

- Transporte Rodoviário: TST – Transportes Sul do Tejo, S.A.; Carris, Companhia dos Carris de Ferro de Lisboa S.A.; Sulfertagus, RNE – Rede Nacional de Expressos, Lda e Belos – Transportes.
- Transporte Ferroviário: Fertagus – Travessia do Tejo, Transportes, S.A.; CP – Comboios de Portugal, E.P.E.
- Transporte Fluvial: Transtejo – Transportes Tejo, S.A.
- Metro Ligeiro de Superfície: MTS – Metro Transportes do Sul, S.A.

É inegável que o concelho apresenta vasta opções de modais aos utentes, entretanto, verificam-se situações de desigualdade nos âmbitos da qualidade e quantidade dos serviços nas diferentes zonas do território em estudo. Na figura 3.5, podem ser vistas as paragens do metro de superfície, dos comboios, as ligações fluviais com Lisboa e os percursos dos autocarros associados a uma cobertura de 300 metros, o que se considera uma distância razoável para

caminhar. Além disso, é mostrado a densidade populacional e a partir disso, pode-se fazer uma relação entre o índice de povoamento e a ausência ou presença de diversos modais de transportes. Nota-se que apesar da vasta rede de transportes, ainda são encontradas zonas desprovidas de transportes públicos e outras só têm a opção do autocarro. Salienta-se também que há uma disparidade entre Norte e Sul do concelho no que tange a presença de vários modais e opções de transportes oferecidas à população.

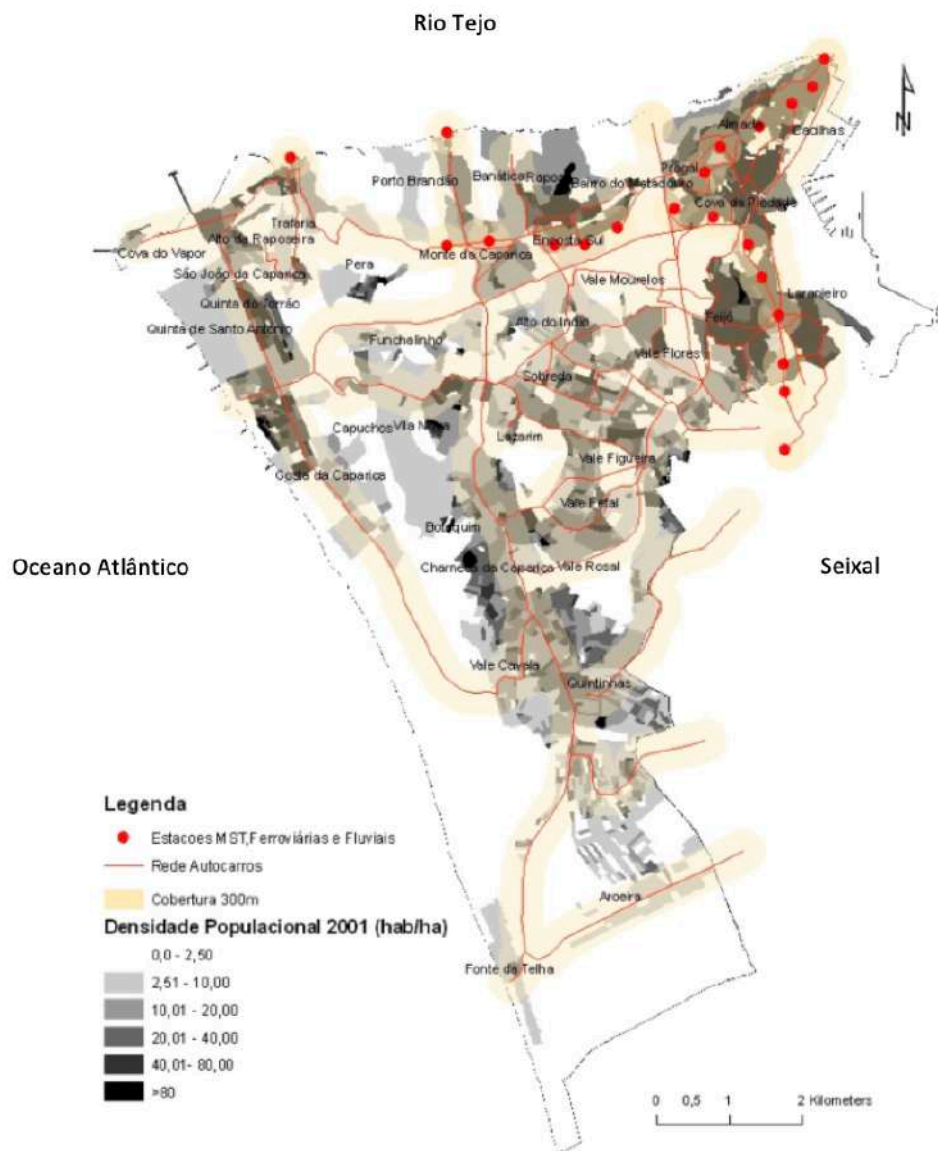


Figura 3.5: Presença dos transportes públicos em Almada. Fonte: CESUR (2009) *apud* Câmara Municipal de Almada (2011).

Após a demonstração e análise de como estão divididos espacialmente os serviços de transportes públicos, é interessante mostrar o número de serviços diários em cada área. Na figura 3.6, encontram-se as quantificações das zonas em conjunto com a densidade populacional. Nota-se uma disparidade em que as zonas a sul do concelho concentram baixa frequência de transportes, acarretando em prejuízos para a população residente. Destacam-se os corredores Costa da Caparica-Pragal-Almada-Cacilhas e Laranjeiro-Feijó-Cova da Piedade-Almada-Cacilhas, com ligações nas horas de pico a cada 5 minutos.

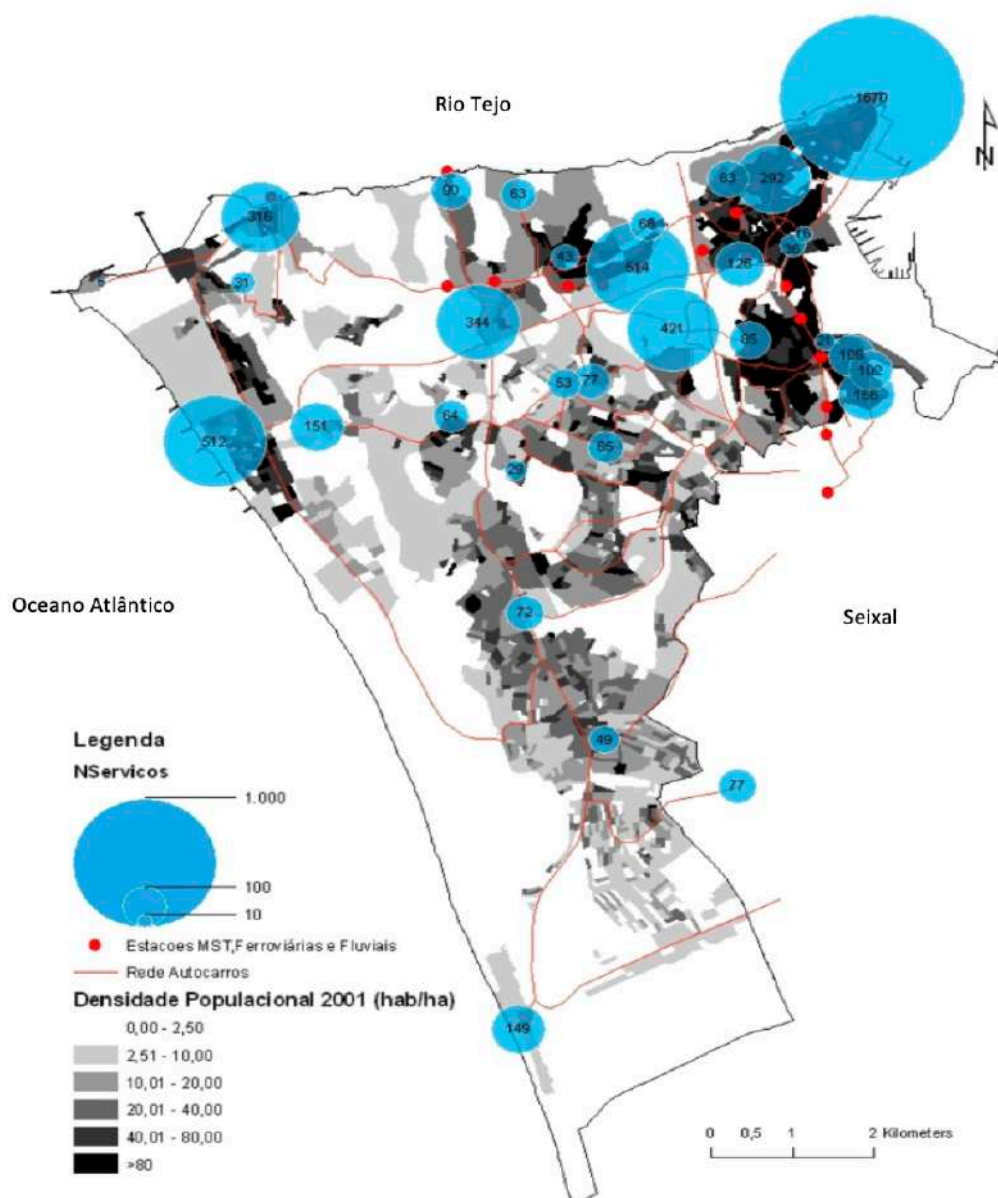


Figura 3.6: Ilustração do número de serviços. Fonte: CESUR (2009) *apud* Câmara Municipal de Almada (2011).

De acordo com o caderno referente ao sistema urbano da Câmara Municipal de Almada (2011), constatou-se que existe uma assinalável diferença entre Norte e Sul do concelho em termos de oferta de serviços de transportes coletivos, sendo uma boa parte da ocupação de média densidade (Sobreda, Charneca da Caparica e Aroeira) servida apenas por serviço de transporte rodoviário, com carreiras que correm muitas vezes a uma frequência de hora em hora, o que representa um serviço insuficiente a esta parcela do território e praticamente induz as pessoas a se basearem no transporte automotor particular, causando impactos ao meio ambiente e sobrecarregando as infraestruturas de mobilidade.

Depois da caracterização de como ocorre o movimento de pessoas intraconcelhio, faz-se a definição de como é feita a ligação de Almada com Lisboa no âmbito dos transportes públicos. Tem-se que uma das formas de conexão são os caminhos de ferro que passam pela estação do Pragal (ver figura 3.7) com destaque para o Fertagus que tem um percurso entre Roma-Areeiro (Lisboa) e Setúbal, num percurso de 54 Quilômetros.



Figura 3.7: Destaque para a estação do Pragal, onde ocorre a ligação direta com Lisboa por Comboio.
Fonte: Câmara Municipal de Almada (2011).

Outro modo de ligação é o transporte fluvial, operado pela empresa Transtejo, que efetua as ligações entre Cacilhas e Cais do Sodré e entre Trafaria a Belém, com passagem por Porto

Brandão, conforme mostrado na figura 3.8. O que ocorre, entretanto, é uma disparidade entre as procuras pelas ligações fluviais de Almada à Lisboa com a ligação Cacilhas-Cais do Sodré apresentando uma alta procura e concentrando maior parte das viagens.



Figura 3.8: Ligações fluviais entre Almada e Lisboa. Fonte: Câmara Municipal de Almada (2011).

No que condiz ao transporte coletivo rodoviário, as empresas de maior relevância no concelho são a Transportes Sul do Tejo (TST), Carris e Sulfertagus. As ligações entre a margem Sul e a Norte são, em sua maioria, realizadas pela TST, surgindo uma necessidade de se aprofundar em como é realizada a distribuição dessa ligação, que utiliza a Ponte 25 de Abril como elo entre as zonas. No Anexo I, são expostos todos os horários dos dias úteis das carreiras que fazem o serviço entre Almada e Lisboa, onde algumas ponderações podem ser feitas:

- Existem 10 carreiras operando esse serviço diariamente;
- A maior parte dos serviços ocorre nas horas de ponta, entre as 6h e as 10h e entre as 17h e as 20h;
- As carreiras de número 160 (partida/Chegada na freguesia de Almada) e a 161 (partida/chegada na freguesia da Costa da Caparica) concentram o maior número e frequência de carreiras;
- A freguesia da Charneca da Caparica conta com apenas 2 carreiras, com 18 serviços diários no sentido Lisboa e 20 serviços diários no sentido Charneca, o que pode ser considerado um número baixo para uma zona tão populosa.

É sabido sobre essa deficiência do transporte coletivo no interior do concelho de Almada, tanto que refere-se no Caderno de Revisão do PDM de Almada (2011) um melhor estudo sobre as redes de transportes rodoviários e sua articulação com os restantes modos de transporte, com o objetivo de promover a intermodalidade e os transportes coletivos. Pretende-se também a ocupação do solo que favoreça uma exploração da linha do metrô de superfície e que se articulem com o interior do concelho.

3.4.3 Mobilidade Suave e a pé

Em conjunto com os transportes coletivos, emergem os conceitos e importância dos modos suaves de deslocamento, que compõem o quadro da mobilidade urbana sustentável. O ideal é propagar os conceitos por todo o território, entretanto a incidência territorial tem principal expressão nos centros urbanos, em especial nas zonas de maior densidade populacional. No contexto das intervenções, os planos municipais de ordenamento do território (PMOT) aprovados e em elaboração e as obras de requalificação urbana devem passar a incluir medidas tanto de promoção de deslocamentos a pé, quanto envolvendo bicicletas, trotinetes, *skates* e outros meios suaves de locomoção.

O concelho de Almada possui um Plano de Mobilidade com ações e elementos a empreender no âmbito dos deslocamentos com diagnóstico e ações a serem tomadas. Conforme o caderno de revisão do PDM referente ao sistema viário (2011), o diagnóstico apresenta com os principais desafios os passeios ocupados por veículos estacionados de forma ilegal, obstáculos físicos que dificultam a passagem, pedestres que frequentemente têm que trocar o passeio pela rua como local para deslocarem-se, expondo-se ao tráfego de automóveis, conforme mostrado na figura 3.9.



Figura 3.9: Confronto pedestre *versus* automóvel na Charneca da Caparica – Almada (2019). Fonte: Autor.

Com isso, pretende-se devolver os centros urbanos aos pedestres, garantindo seus espaços e segurança, bem como garantir a mobilidade a pé entre os principais polos geradores de viagens. Falta agora a concretização do que está proposto, nomeadamente a melhoria da qualidade de espaços públicos como o alargamento de passeios, a eliminação de barreiras à circulação de pessoas com mobilidade reduzida e o aumento da segurança principalmente junto a escolas e nos cruzamentos de maior fluxo. No contexto da mobilidade suave, o grande foco é a implementação de meios para o uso da bicicleta. O Plano Almada Ciclável (2012) propõe a promoção dos modos de deslocamento, articulados com os transportes coletivos prevendo a implantação progressiva e faseada de 223 Quilômetros de infraestruturas articulando com os transportes coletivos, escolas, equipamentos esportivos, de saúde e praias. É definida uma hierarquia com diferentes tipos de usos, sendo eles o cotidiano, uso ambiental e de lazer, com percursos concretizados definidos nas freguesias do Laranjeiro, Pragal, Sobreda, Caparica e Costa da Caparica. Um mapa com a rede ciclável hierarquizada do concelho de Almada pode ser visto na figura 3.10.

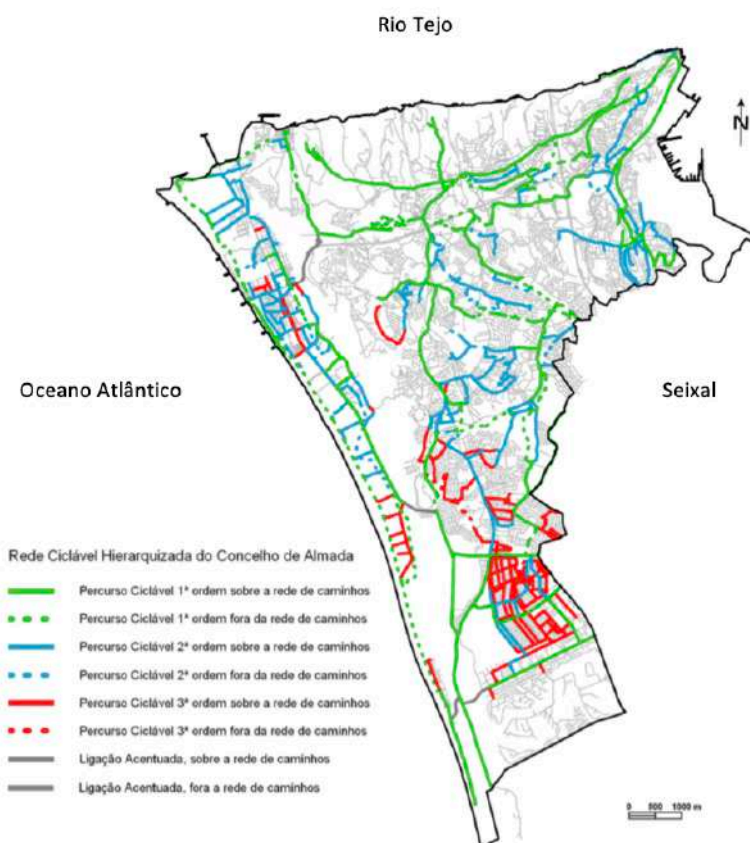


Figura 3.10: Rede ciclável hierarquizada Proposta de Almada. Fonte: Câmara Municipal de Almada (2011).

Interessa agora a implementação total do plano para que, cada vez mais, os utentes possam trocar os transportes individuais automotores pelos meios suaves e conjugados com os transportes coletivos.

3.5 AUGIs no Concelho de Almada

Conforme Costa (2008) *apud* Batista (2017), no contexto português a Área Metropolitana de Lisboa concentra as maiores zonas de loteamentos clandestinos do país e a Margem Sul do Rio Tejo, onde se inclui o Concelho de Almada, contribui imenso para a existência desses territórios desconexos e de origem clandestina muito pelo papel passivo do Estado em proibir a propagação desse tipo de construções. Inicialmente, as primeiras edificações destinavam-se prioritariamente à segunda residência e com as melhorias de infraestruturas e a expansão da malha urbana de Lisboa, as pessoas passaram a residir nas habitações construídas no território de Almada, o que trouxe inúmeras consequências e sobrecargas ao território em estudo.

Destacam-se, com isso, a presença de dois tipos de clandestinos, i) os lotes destacados, quando há a sucessiva divisão de um determinado prédio rústico e ii) as áreas também rurais resultantes das vendas de avos indivisos. O ponto em comum entre essas duas situações é a ausência de um correto planeamento urbano de raiz formal assim como a ausência de infraestruturas rodoviárias, sanitárias, de abastecimento de água, de eletricidade, telefonia e equipamentos. O processo de reconversão urbanística traz benefícios, tanto ao território quanto às pessoas, que vão desde uma maior coesão socioespacial, até mesmo a condições de salubridade adequadas aos moradores, passando pela mobilidade urbana e bem-estar social.

É de se salientar que não se pode generalizar os casos de reconversão urbanística. Há situações em que essas áreas se encontram em zonas que atrapalham a instalação de infraestruturas de planeamento formal, o que acaba por prejudicar diretamente outros atores sociais e nesses casos a reconversão não é uma opção viável. Além disso, há um paradoxo enfrentado pela administração pública no sentido de tornar o processo de reconversão fácil e descomplicado, entretanto não pode ser algo banalizado para não estimular as pessoas a cometerem a infração urbanística achando que compensa, tendo em vista que isso trará mais dificuldades ao ordenamento do território.

Na figura 3.11, pode-se ver a disposição no Concelho desses territórios que aguardam por solução viável e nota-se que na parte interior e a Leste é que se verifica maior expressão das zonas clandestinas. De acordo com o caderno de revisão do PDM de Almada referente às características socioambientais (2011), as zonas em que há maior presença do clandestino são a Sobreda e Charneca, onde houve uma urbanização extensiva baseada em tipologias de moradias, que podiam ser primeira ou segunda residência, mas com precariedade no que se referia ao seguimento dos parâmetros urbanísticos legais.



Figura 3.11: Divisão Espacial das zonas passíveis de declaração em AUGIs no Concelho de Almada.
Fonte: Câmara Municipal de Almada (2015).

3.6 Análise SWOT do Território em Estudo

Dantas e Melo (2008), citam que a SWOT emerge como uma análise de cenários que se dividem em ambiente interno, Forças e Fraquezas, e ambiente externo, Oportunidades e Ameaças. Ressalta-se que tanto as oportunidades estão diretamente ligadas às forças quanto as ameaças relacionam-se com as fraquezas. Os fatores do ambiente interno podem ser controlados pelos gestores do território enquanto os fatores externos não estão sob o controle dos gestores, apesar de poderem ser monitorados e mensurados. De uma forma simplificada, pode-se encontrar as componentes da análise SWOT mostradas na figura 3.12.

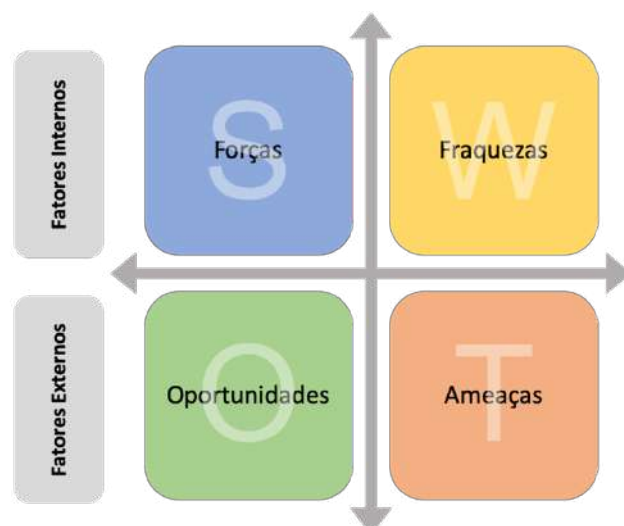


Figura 3.12: Componentes da análise SWOT. Fonte: Dantas e Melo (2008). Elaborado pelo Autor.

Com isso, no âmbito das AUGIs e a relação com a mobilidade urbana em Almada, segue-se para a análise SWOT do território em estudo, com o objetivo de se obter uma melhor percepção do ambiente. Todos os itens listados na análise tomam como base as percepções do autor com base no estágio realizado na Câmara Municipal de Almada, trabalhos de campo e verificações nos cadernos de revisão do Plano Diretor Municipal.

Dentre os fatores internos, as **Forças** encontradas são:

- Território consolidado, tendo em vista a ocupação, uso e densidade populacional, especialmente em Almada Velha;
- Presença de IGT, como os Planos de Pormenor;
- Existência de vários operadores de transportes, proporcionando diversas opções de modais aos utentes;
- Proximidade com Lisboa, onde grande parte dos moradores da Margem Sul trabalham;
- Rede viária extensa dentro do concelho;
- Plano Almada Ciclável em execução;
- Presença forte de jovens em determinadas partes do concelho, como na Charneca da Caparica.

Partindo para as **Fraquezas**, tem-se:

- Acessibilidade prejudicada em diversos pontos;
- Maciça presença de estacionamento irregulares;
- Falta de coesão socioespacial entre determinadas zonas do concelho;

- Espaço público dedicado aos pedestres encontra-se deficitário em determinadas zonas, como na Charneca da Caparica;
- Em áreas como a Charneca da Caparica, faltam espaços públicos de lazer e sociabilidade;
- Rede viária, apesar de extensa, apresenta problemas de melhor definição de hierarquias;
- Em determinados cruzamentos, falta legibilidade, o que afeta a segurança dos usuários;
- Imenso protagonismo do automóvel, sobretudo nas zonas distantes do metrô de superfície;
- Processo de reconversão urbanística da AUGI moroso, complicado e com entraves.

No que tange aos fatores externos, tem-se de **Oportunidades**:

- Aproveitar as zonas de maior densidade populacional para inserção, cada vez mais, de comércio e serviços para que não seja necessário o uso do veículo automotor;
- Capacidade de aplicação de zonas de uso exclusivo de pedestres;
- Possibilidade de envolvimento da comunidade jovem em eventos de cunho esportivo e social;
- Tornar o fluxo de pessoas à Lisboa não só como de passagem, mas de atração também à Almada;
- Aprimorar a rede viária existente, com a inserção de infraestruturas para deslocamentos de pedestres, como foco na segurança.
- Tornar o Plano Almada Ciclável cada vez mais robusto e presente no território, com a implantação de mais estruturas.

No tocante às **Ameaças**, tem-se:

- Falta de coesão socioespacial pode acarretar em segregação;
- A predominância do uso do veículo automotor ocasiona conflitos e acaba por segregar os que não possuem automóvel dos que possuem;
- A ausência de espaços públicos ocasiona a menor apreciação da qualidade de vida urbana;
- Os acidentes causados pela falta de legibilidade;
- A falta de monitoramento dos IGT em vigor, com um imenso intervalo entre a publicação, aplicação no território e revisão, ocasiona uma mudança de cenários que quando o IGT entra em vigor, ele está desatualizado e incapaz de se aderir ao território;
- O processo moroso de reconversão urbanística pode desestimular os moradores a participarem, tornando mais complexo a legalização e liberação do alvará.

Após a caracterização e análise do território em que se insere o caso de estudo do presente trabalho, pode-se prosseguir e aplicar no território com mais precisão o que foi definido e explorado até o presente momento.

Capítulo IV: Estudo de caso - Quinta dos Beliscos e Charneca da Caparica

4.1 Charneca da Caparica

A Charneca da Caparica localiza-se na porção Sul do Concelho de Almada, ocupando uma vasta área do território. As freguesias adjacentes são Costa da Caparica, Caparica e Sobreda, conforme ilustrado na figura 4.1.

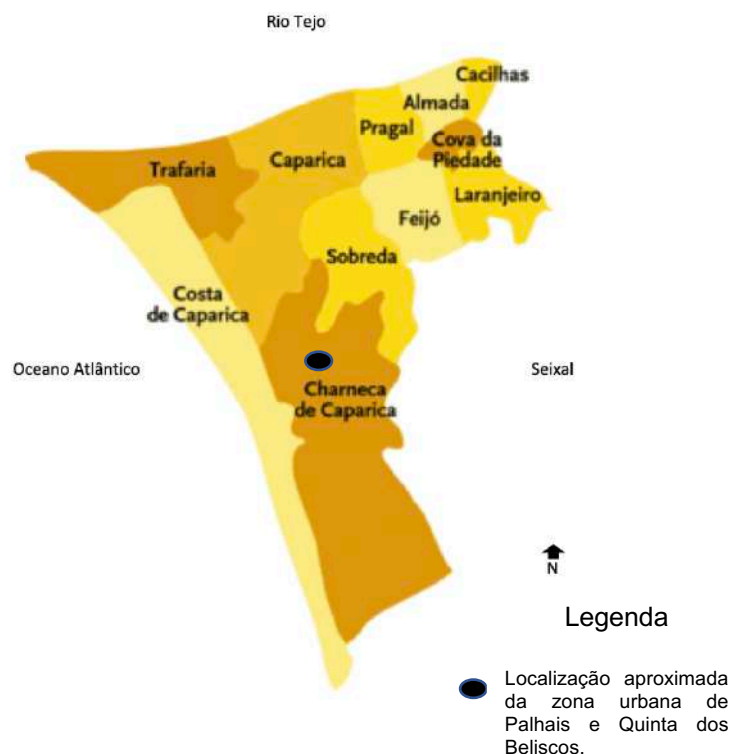


Figura 4.1: Distribuição das freguesias do Concelho de Almada com destaque para a localização aproximada da área de estudo. Fonte: Câmara Municipal de Almada (2011).

A implantação oficial da junta da freguesia da Charneca da Caparica data, de acordo com a União das Juntas de Freguesia da Charneca da Caparica e Sobreda (2015), se deu em 4 de Outubro de 1985, sendo a mais extensa do concelho de Almada, ocupando 252 ha, ou 35% do território. A referência histórica mais antiga sobre a Charneca de Caparica respeita ao Convento da Cela Nova, mais tarde chamado de Nossa Senhora da Rosa, mostrado na figura 4.2.



Figura 4.2: Ruínas da Igreja Nossa Senhora da Rosa. Fonte: Blog Mar da Costa (2018).

As origens desta zona estão baseadas nas características rurais e de povoação de baixa densidade, constituída por pinhais, vegetação abundante e areais. Ressalta-se a participação e importância da caça de montaria na época de sua gênese, quando a área estava inserida na freguesia da Caparica.

A proximidade com a praia da Costa da Caparica, 2000 metros, e com o centro de Lisboa, cerca de 15 km, tornaram o território atrativo e foram fatores cruciais ao desenvolvimento da área. Destaca-se na zona a presença da paisagem protegida da arriba fóssil da Costa da Caparica como um espaço de extremo interesse e captação de atenção e cuidados.

4.2 Histórico do processo da Quinta dos Beliscos (Loteamento 406/1985)

O território em análise localiza-se na zona urbana de Palhais – Charneca da Caparica, circundada por edifícios plurifamiliares e unifamiliares e com fácil ligação à autoestrada A33 e à Estrada Nacional 377. Ressalta-se que a zona é central, com serviços, comércio, igreja, restaurantes, bancos, posto de combustível, cartório e escolas. Na figura 4.3 são mostrados os limites territoriais com que se pretende atuar, em duas diferentes escalas, uma macro e uma micro.



Figura 4.3 (Acima): Área de atuação em diferentes escalas. Fonte: Google Earth (2019). Elaborado pelo Autor.

O processo de emissão de alvará de loteamento da Quinta dos Beliscos iniciou-se no começo da década de 1980, antes mesmo da Lei das AUGI, época em que a zona estava inserida no Plano de Pormenor da Caparica e uma comissão de 2/3 dos proprietários foi formada com o objetivo de se obter o deferimento do loteamento. Durante a década de 1980, foram feitos alguns contatos com a câmara no intuito de se obter a liberação do alvará, entretanto alguns parâmetros urbanísticos não estavam em conformidade com a legislação do Plano de Pormenor, sendo eles as áreas de cedência, a distância à autoestrada e o índice construtivo. No início da década de 1990, técnicos foram contratados para adaptar os parâmetros urbanísticos à legislação em vigor, entretanto alguns entraves referentes às áreas de cedência e pagamentos da instalação de infraestruturas foram encontrados e não se obteve sucesso. Em Dezembro de 1995, os moradores entram com um pedido junto à Câmara Municipal de Almada solicitando que o Loteamento 406/1985 seja classificado sob a Lei das AUGI e em Janeiro de 1996, ocorre a devida catalogação.

Em 24/01/1996, a Câmara Municipal de Almada define:

“Loteamento como uma zona inserida num espaço urbanizável de média densidade programado sendo afetado à nascente pelo espaço canal definido para a via que já estava executada. O terreno foi alvo de parcelamento em avos indivisos e encontra-se ocupado por várias construções não licenciadas e o projeto de licenciamento deve ser regido pela Lei 91/95.”

No início dos anos 2000, é autorizada a ligação de eletricidade a título precário e entre 2002 e 2006 não ocorreram movimentações no intuito da resolução do loteamento, o que certamente foi causado pelo desânimo por parte dos moradores após várias tentativas de reconversão

chumbadas até que no ano de 2007, a comissão de moradores apresenta uma proposta de loteamento para ser analisada pela câmara que pede um parecer das Estradas de Portugal e constata-se incongruência com uma parte do Loteamento e o espaço canal.

Na última proposta de reconversão apresentada pela comissão de moradores no ano de 2011 foi elaborado um parecer pelos técnicos camarários nos quais explica-se os motivos mais relevantes pelos quais não se aprovou o que estava proposto:

- A ausência de dados sobre o número de pisos dos prédios a serem construídos, os prédios que se manteriam e os índices construtivos não foram apresentados;
- A área de servidão rodoviária para usos habitacionais definidos pelo PDM (50 metros de largura para cada lado da plataforma) não seria obedecida;
- Incongruências com o espaço canal, que deve ser cedido ao município;
- O desenho urbano proposto deverá conter um maior número de pisos (até 4), pelo fato de se tratar de um espaço urbano de média densidade;

Após mais de 30 anos de entraves e confrontos na resolução das questões urbanísticas que competem ao loteamento, emerge a necessidade de elaborar uma proposta de loteamento, em conjunto com a câmara, que atenda aos padrões urbanísticos e solucione esta questão com a aplicação de práticas de qualidade que beneficiem os moradores e o ambiente. Ressalta-se que neste período vários atores foram envolvidos, sendo os principais a Câmara Municipal de Almada, a Comissão de Administração Conjunta da AUGI, os Serviços Municipalizados de Água e Saneamento e as Estradas de Portugal. Na figura 4.4 pode ser encontrado um *timeline* com os principais acontecimentos e como se deu a formação da zona até os dias atuais.



Figura 4.4: *Timeline* da Loteamento 406/1985. Elaborado pelo Autor.

4.3 Contextos Inspiradores

Para prosseguir com a elaboração de uma proposta para o loteamento, é interessante buscar inspiração em soluções adotadas em outras áreas urbanas de gênese ilegal que estão a ser reconvertidas ou foram reconvertidas com sucesso e com uma ótica de ênfase na mobilidade urbana principalmente no interior da AUGI. Para o presente trabalho, práticas adotadas em três divergentes zonas da Área Metropolitana de Lisboa foram escolhidas como inspiração, sendo

elas Senhor Roubado em Odivelas, devido o local situar-se em área adjacente à autoestrada (assim como o caso de estudo), Casal da Choca e Leceia em Oeiras, pelo fato de a reconversão ter sido realizada com foco no espaço público aliado à mobilidade urbana e a Quinta da Marquesa em Palmela, pelo fato de localizar-se na margem Sul do Tejo, assim como o caso de estudo. Todas elas estão representadas na figura 4.5.



Figura 4.5: Mapa da Área Metropolitana de Lisboa com os contextos inspiradores. Fonte: Câmara Municipal de Almada (2011). Elaborado pelo Autor.

- Odivelas – Senhor Roubado:

Da AUGI reconvertida do Senhor Roubado, destaca-se que, assim como a Quinta dos Beliscos, está localizada ao pé de uma autoestrada, neste caso o IC17. Entende-se a utilização da vegetação como barreira acústica e a implantação de um parque infantil como forma de utilização do espaço para recreação e lazer. Na figura 4.6, pode-se encontrar uma panorâmica com os prédios por trás, o parque infantil como barreira e a autoestrada na frente, algo semelhante ao que pode ser aplicado ao caso de estudo do presente trabalho. Os esforços da Câmara Municipal de Odivelas proporcionaram um ambiente mais humanizado aos usuários, com qualidade e espaços de socialização, prática de exercícios físicos e recreação infantil.



Figura 4.6: Utilização da vegetação e parque infantil como barreiras para a autoestrada. Fonte: Autor.

- Oeiras – Casal da Choca e Leceia:

No município de Oeiras, visitou-se dois bairros que tiveram sua gênese de forma ilegal, entretanto hoje estão reconvertidos, sendo eles Casal da Choca e Leceia. No primeiro, foram implantadas ações de regularização de passeios, troca de pavimento por piso intertravado, instalação de pinos para evitar o estacionamento nos passeios, instalação de postes de iluminação padronizados, implantação de zonas com velocidade máxima de 20 Km/h e uso prioritário de pedestres.

Ressalta-se ainda que segundo o Anexo II referente a uma entrevista com o Arquiteto Antônio Abreu, da Câmara Municipal de Oeiras, os pontos cruciais para o sucesso das medidas adotadas devem-se à participação pública no financiamento, permitindo os moradores pagarem pelas infraestruturas de forma faseada e a implantação de um modelo de governança no qual a equipe técnica está presente semanalmente por um turno completo no território que está recebendo as intervenções para sanar dúvidas e reclamações da população, preferencialmente com instalações em um imóvel arrendado no próprio bairro, o que torna a comunicação mais rápida e objetiva.

Destes dois bairros pode-se tirar ensinamentos no que tange a segurança viária, regulação de estacionamentos, uso adequado do solo e governança, o que pode servir de inspiração para o território em estudo. Na figura 4.7 são mostradas algumas das ações desenvolvidas na reconversão urbanística desses dois bairros em Oeiras.



Figura 4.7: Principais intervenções praticadas em Oeiras, sendo elas: 1 – Aplicação de pinos para evitar estacionamentos abusivos; 2 – Utilização de pavimento intertravado objetivando um melhor ordenamento; 3 – Zonas 20; 4 – Passeios e iluminação definidos. Fonte: Autor.

- Palmela – Quinta da Marquesa:

No contexto da Margem Sul do Tejo, mais precisamente em Palmela, realizou-se uma entrevista com um técnico da câmara, Arquiteto Pedro Chula, que pode ser vista no Anexo III. Dentre o que foi debatido, as maiores dificuldades encontradas são as financeiras, tanto da câmara quanto dos moradores no sentido de pagar pelas infraestruturas necessárias de abastecimento de água, destino de águas residuais, pavimentação, drenagem, iluminação pública, passeios e telecomunicações.

Além disso, a morosidade histórica, principalmente na Margem Sul, onde se concentraram as maiores vendas de terrenos em avos indivisos, faz com que a comissão de moradores perca interesse em solucionar as questões e acabe desgastando as relações. Entretanto, destacam-se algumas ações implementadas sendo a Quinta da Marquesa uma AUGI em processo de reconversão onde algumas ideias podem ser aproveitadas nos processos de resoluções de outras zonas. Realça-se a implantação de infraestruturas básicas, espaços de estacionamentos dedicados e afastamentos dos muros de vedação para ceder lugar ao passeio, conforme mostrado na figura 4.8. O que se pode retirar deste exemplo inspirador é que mesmo em um território fragmentado e com presença maciça de áreas urbanas de gênese ilegal, os esforços podem ser somados no sentido de reconverter urbanisticamente essas zonas.



Figura 4.8: AUGI em Palmela em processo de reconversão urbanística. Fonte: Autor

Com isso, pode-se inferir que os exemplos trazem ensinamentos em como agir em território fisicamente similar ao caso de estudo, com a aplicação de medidas que tornam o ambiente mais salubre e atrativo aos usuários. Além disso, foi possível analisar as medidas de segurança viária, melhoramentos do espaço público e como tornar os técnicos e a população mais próximos nos anseios, necessidades e em sanar as dúvidas que eventualmente surjam. Mais, foi possível ainda aprender como se procede à reconversão em casos que o território encontra-se fragmentado e repleto de AUGIs, como no caso de estudo do presente trabalho.

4.4 Intervenções Propostas para o Loteamento 406/1985.

Para a ilustração do que se pensou para a área em estudo foi utilizada uma ferramenta de desenho que permite uma melhor ilustração, sendo ela o *software* Autocad. Após a abordagem teórica dos pontos que tangem a presente dissertação, realiza-se a apresentação das intervenções que serão propostas para a zona em estudo. Conforme a imagem 4.4, tem-se um território pouco ordenado e com zonas deficitárias no que tange a qualidade das habitações, os acessos, tanto de veículo automotor quanto pedonal ou com a utilização de mobilidade suave. Além disso, percebe-se a ausência de zonas de convivência e contato com a natureza. Em planta, tem-se a situação atual mostrada na figura 4.9 e que convergem para as dificuldades já mostradas na figura 4.4, anteriormente.

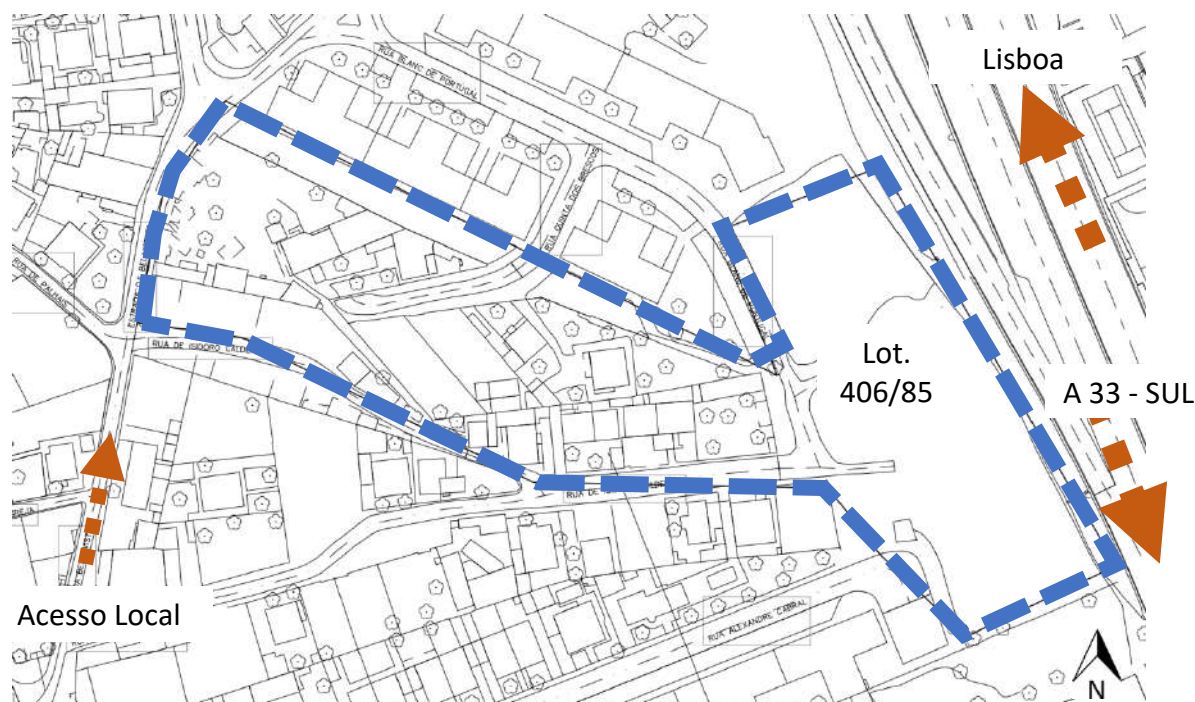


Figura 4.9: Vista em planta baixa da área de estudo. Fonte: Câmara Municipal de Almada (2018). Alterado pelo Autor.

A partir do conhecimento teórico obtido ao longo da presente dissertação, aos fundamentos práticos, aos ensinamentos obtidos durante visita aos bairros e ao estágio extracurricular realizado na Câmara Municipal de Almada, foi possível elaborar um conjunto de medidas a serem propostas ao loteamento com o objetivo não só da regularização legal, mas também de uma melhoria efetiva na qualidade de vida e sustentabilidade dos cidadãos que ali habitam.

Escolheu-se não só o loteamento em si para trabalhar, mas também uma porção de território adjacente, caracterizada por lotes destacados, entre as ruas Isidoro Caldeirão e a Estrada da Bela Vista, tendo em vista uma maior homogeneidade das ações a serem propostas.

Após toda a abordagem teórica, emerge a necessidade de se colocar em prática o que foi discutido. Propõe-se para o estudo de caso do presente trabalho sete diferentes intervenções, do tipo acupuntura urbana e urbanismo tático, que conforme abordados no tópico 2.8, são intervenções de baixo custo e rápidas de serem executadas e que objetivam a criação de um ambiente salubre, coeso e com acesso equitativo de oportunidades aos usuários que sofrem há décadas com os entraves jurídicos urbanísticos.

A **primeira** medida proposta se dá sobre a Estrada da Bela Vista, espaço que está dedicado quase que todo aos veículos automotores, conforme figura 4.10. Não há continuidade nem largura do passeio adequada, os estacionamento ocorrem em espaços inadequados e não há

sinalização horizontal. Assim, propõe-se, conforme a figura 4.11, a instalação de pinos para a segurança de peões e ciclistas e evitar os estacionamento abusivos, a instalação de pavimento do tipo intertravado ou pavê e a limitação de velocidade em 20 Km/h para a rua.



Figura 4.10: Estrada da Bela Vista atualmente. Fonte: Autor.

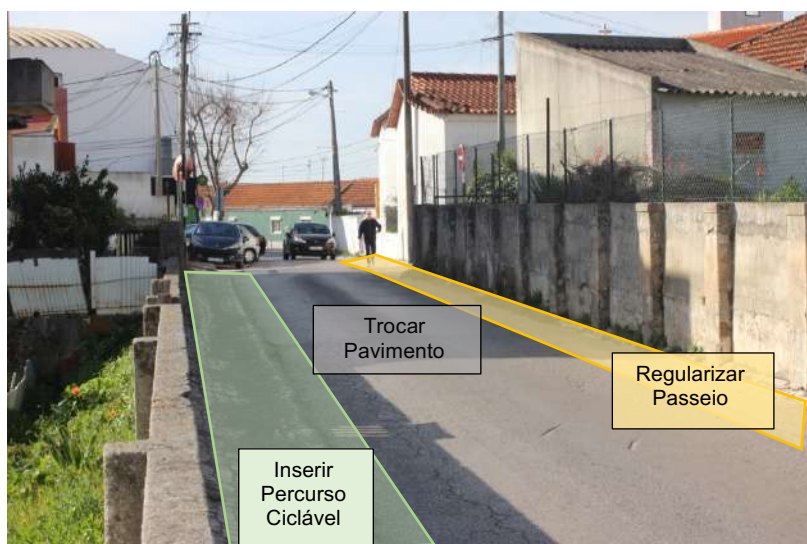


Figura 4.11: Propostas para a Estrada de Bela Vista. Fonte: Autor.

A **segunda** medida a ser tomada passa pelos princípios de Acioly (2014), que foram demonstrados no tópico 2.7 deste trabalho, com a definição de um traçado das ruas que torne o território mais atrativo e conectado com a envolvente. Foi proposta, então, a instalação de uma rotunda que conecte a Rua de Palhais, Rua de Isidoro Caldeirão e a Estrada da Bela Vista. Também foi proposta a continuação da rua Quinta dos Brescos, que hoje está desconexa, com

a rua de Isidoro Caldeirão e a criação de uma rotunda entre as ruas de Isidoro Caldeirão e a Quinta dos Brescos.

A **terceira** intervenção proposta envolve a disseminação da utilização de vegetação na zona com dois principais objetivos, a formação de uma barreira acústica, conforme figura 4.12, tendo em vista que a área é circundada por autoestradas importantes e de grande fluxo dentro do concelho e o aumento do área permeável e capacidade de infiltração, já que as cidades estão cada vez menos permeáveis e mais suscetíveis a cheias.



Figura 4.12: Exemplo de implantação de barreira acústica natural. Fonte: Croce (2019).

A **quarta** proposta engloba o uso do espaço canal para a instalação de um percurso ciclável com a aplicação de materiais que possam ser removíveis com facilidade para caso haja necessidade de se utilizar o referido espaço. Pretende-se, portanto, dar um uso temporário ou definitivo àquela área a partir da ligação entre a zona urbana de Palhais e as áreas adjacentes. Na figura 4.13, tem-se a situação atual e o espaço que pode ser aproveitado, ao lado da autoestrada, preservando a zona de servidão rodoviária preconizada pelo Plano Diretor Municipal em vigor.



Figura 4.13: Espaço canal que pode ser utilizado para a implantação de um percurso ciclável. Fonte: Autor.

Ressalta-se que uma ligação que favorecesse a utilização de bicicletas seria de extrema importância para o maior uso deste modal. Para tal, estações de aluguel de bicicletas podem ser colocadas pela zona para que torne a utilização massiva e as pessoas dependam menos dos carros para atividades cotidianas. Um exemplo de intervenção rápida, com a implantação de uma ciclovia pode ser encontrada na figura 4.14.



Figura 4.14: Exemplo de implantação de ciclovia de baixo impacto ambiental em Quebec - Canadá. Fonte: Tripadvisor (2019).

Há na zona um espaço subutilizado, onde propõe-se a aplicação de intervenções rápidas voltadas às crianças, idosos, animais de estimação, saúde e tudo que envolva a socialização e bem-estar dos utentes. Pretende-se implantar um espaço livre onde a câmara, a associação de moradores ou outras entidades possam utilizá-lo livremente para feiras, concertos ou exposições. Essa é, portanto, a **quinta** intervenção proposta. Pretende-se com isso impulsionar as atividades nos bairros e um consequente estímulo ao comércio local.

A **sexta** medida proposta para a zona se deu pelo estrangulamento da capacidade de escoamento de tráfego pela Estrada Nacional, via onde localizam-se os serviços e comércio da área. Para solucionar tal entrave, pretende-se prolongar a continuação da Rua Blanc de Portugal até chegar no terreno que será implantado o futuro Centro Terciário da Charneca da Caparica e servirá de alternativa aos utentes, com uma redução significativa de carros a circularem pela Estrada Nacional.

A **sétima** e última intervenção proposta engloba a diretamente o entrave da liberação do alvará do loteamento. As construções existentes não respeitam os parâmetros urbanísticos do município e para a devida regularização pretende-se a densificação das construções para a liberação de espaços de cedência, conforme a legislação.

São propostos quatro edifícios plurifamiliares de 4 pavimentos, sendo a disposição em um térreo e mais 3 pavimentos resultando em uma área de 8272 m²*, o que é suficiente para comportar as famílias que lá já vivem com conforto, além de poder receber mais outras famílias na zona. A transição das pessoas que vivem nas casas para os prédios se dará de forma faseada e à medida que as novas construções ficarem prontas, ocorrerá essa mudança.

Com esses novos edifícios, pretende-se aplicar medidas das chamadas cidades sustentáveis, que foram abordadas no capítulo 2.5, aliadas à eficiência energética com a aplicação de materiais de construção civil reciclados, a utilização de fachadas verdes e painéis fotovoltaicos. Na figura 4.15, é mostrado o Edifício Bosco Verticale, na cidade de Milão – Itália, no qual verifica-se a aplicação da fachada verde que pode servir como fonte de inspiração para os edifícios a serem implantados em Almada, apesar de serem escalas e modelos arquitetônicos diferentes. O que se deseja, portanto, não é a exata replicação do modelo da figura 4.15, mas sim que ela sirva como uma inspiração para ser aplicada no contexto do estudo de caso.

* Valor aproximado utilizando livremente o *software* Autocad.



Figura 4.15: Fachada verde do Edifício Bosco Verticale, Milão – Itália. Fonte: Autor.

Em planta baixa, as intervenções propostas podem ser encontradas na figura 4.16 e percebe-se que com o que foi proposto para o loteamento 406/1985 mais a zona adjacente, que hoje é composta por lotes destacados e edifícios com baixa qualidade urbanística, tornar-se-á um espaço de qualidade, salubre e sustentável. Haverá ganhos substanciais no que tange a segurança viária que atualmente é um ponto falho, com inúmeros conflitos entre pedestre em veículo automotor; os trajetos para os condutores de veículos automotores terão melhor fluidez; haverá um aumento da área permeável e uma significativa melhoria no conforto acústico; melhor ligação utilizando os meios de transportes suaves; espaço livre para a aplicação dos conceitos de urbanismo tático com atividades voltadas aos usuários da zona irão se tornar um atrativo aos moradores da Charneca da Caparica; implantação de quatro novos edifícios plurifamiliares com a aplicação de medidas sustentáveis nos padrões construtivos trarão conforto e eficiência energética.

Outro ponto a salientar, desta vez numa **escala macro**, são os movimentos pendulares com Lisboa e a falta de autocarros que façam este trajeto regularmente. Com apenas duas carreiras com origem ou destino a Charneca da Caparica, as pessoas são obrigadas a realizarem vários transbordos ou mesmo utilizarem o veículo automotor. Além disso, outra intervenção que também pode ser aplicada no campo dos transportes coletivos é a implantação de autocarros menores, chamados de carreiras de bairro, e que conseguem aproximar a população das principais infraestruturas dos bairros como escolas, mercados, comércio local. No município de Lisboa já está a ser introduzida essa medida, conforme figura 4.17, e será uma intervenção valiosa para a Charneca da Caparica, principalmente se houver uma ligação direta com os comboios suburbanos e com os principais serviços do Concelho de Almada.



Figura 4.17: Exemplos de carreiras de bairro em Lisboa. Fonte: Timeout (2019).

A partir do exposto, sentiu-se a necessidade de aprofundar em alguns pontos cruciais do projeto, com a produção de três vistas detalhadas, que não estão em escala, sendo elas:

- Vista A-A da Estrada de Bela Vista. (Figura 4.18);
- Vista B-B da Rua de Isidoro Caldeirão e edifícios propostos. (Figura 4.19);
- Vista C-C da Rua Blanc de Portugal e espaço verde livre. (Figura 4.20).

Na figura 4.18, é mostrado um esquema detalhado em vista do que se propõe para a zona, com o alargamento das dimensões do passeio, a inserção de pinos com o objetivo de se obter uma maior segurança, a faixa de rodagem no mesmo nível do passeio e com a aplicação de

pavimento intertravado. Além disso, há pinos que protegem também os ciclistas. Há também vegetação sendo utilizada como barreira acústica e aumento da permeabilidade na zona.

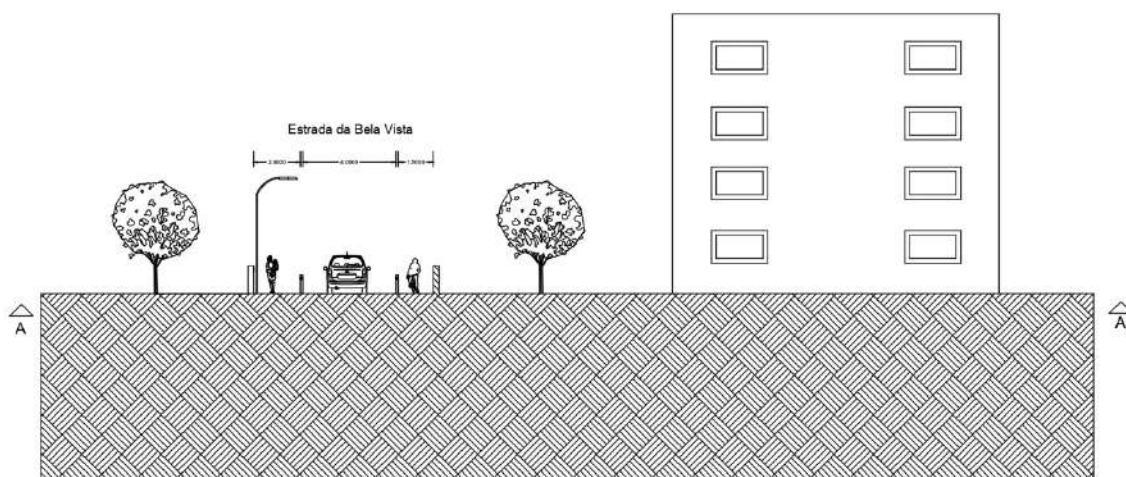


Figura 4.18: Vista Esquemática das Propostas para a Estrada da Bela Vista. Fonte: Autor.

Na figura 4.19, são expostas as intervenções propostas para a Rua de Isidoro Caldeirão, com a implantação de edifícios plurifamiliares, espaços de estacionamento de viaturas, vegetação, passeio, via de dois sentidos de uso preferencial dos moradores e mobiliário urbano renovado.

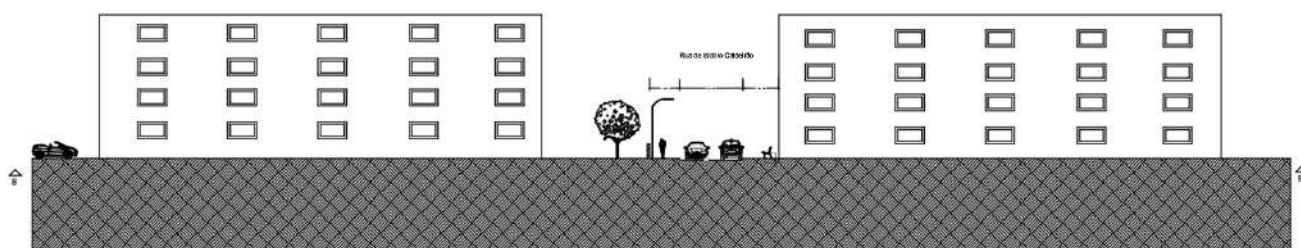


Figura 4.19: Vista detalhada das propostas para a Rua de Isidoro Caldeirão. Fonte: Autor.

No que tange à figura 4.20, mostra-se a ligação da Rua Blanc de Portugal como alternativa à Estrada Nacional, como supracitado. Tem-se também um espaço de 45m de largura por 140m de comprimento que pode ser aplicado livremente para atividades que interessem à comunidade. Há ainda a implementação de uma ciclovia que conectará serviços, escolas e espaço verde.

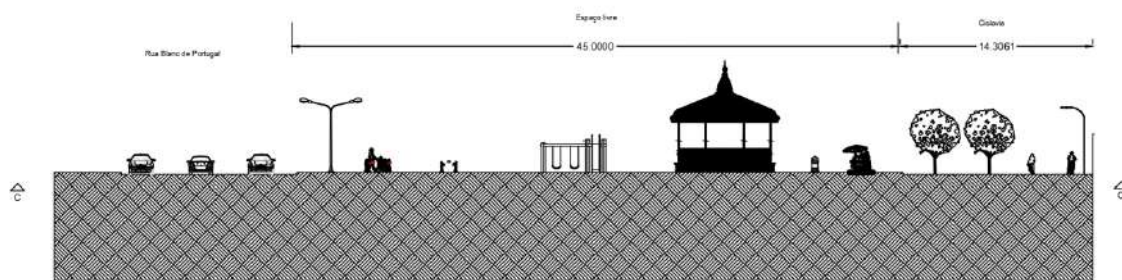


Figura 4.20: Vista detalhada da Rua Blanc de Portugal e espaço livre. Fonte: Autor.

Do ponto de vista financeiro que é um dos limitantes à realização dos projetos, entende-se que a reconversão urbanística de AUGIs deve ser tratado como prioridade no orçamento das Câmaras. Cada processo deve ser estudado separadamente conforme ao número de moradores envolvidos e afetados e importância para o território e ligações envolventes. Para a Câmara de Almada pode ser definida uma participação conjunta do poder público em arcar uma parte (até 50%) das infraestruturas a serem realizadas, como já é feito na Câmara de Oeiras, um dos exemplos de sucesso. Para além disso, sugere-se que a Câmara de Almada passe a sistematizar o pagamento faseado de obras como uma maneira de facilitar a realização das mesmas pelas comissões de moradores. Na ótica do poder municipal, tem-se que o montante investido será recuperado a curto e médio prazo pois serão criados ambientes atrativos à novos moradores, haverá maior movimento de bens e pessoas nessas zonas e, para casos similares à Quinta dos Beliscos, há oportunidade de implantação de apartamentos nos quais podem ser arrendados, o que traria um montante fixo mensal ao orçamento camarário.

Salienta-se que o processo da AUGI Quinta dos Beliscos enfrenta entraves há décadas e procurou-se desenvolver uma solução viável, com custos moderados e que solucione a falta de ordenamento que se encontra atualmente na área. Para que haja uma solução efetiva e com o maior número de impactos positivos possíveis, é necessário, cada vez mais, o envolvimento da comunidade no processo para a definição e escolha do que pode ser inserido no território e uma maior proatividade dos atores envolvidos. Uma melhor articulação deve existir entre os organismos que têm poder em resolver essas questões, desde o Estado Central, Administradores Regionais, Câmaras Municipais, Juntas de Freguesia, Associação de Moradores, serviços de promoção de infraestruturas para que se diminua a burocracia e aumente a eficiência do que deve ser realizado em busca de um território coeso e justo.

4.5 Benefícios Obtidos

Com as propostas desenvolvidas, procurou-se trazer diversos benefícios no âmbito do município de Almada, mais precisamente na Charneca da Caparica e numa escala mais micro da Quinta dos Beliscos. Se efetuado, o conjunto de intervenções trará avanços nos seguintes campos:

- Ambiental, pelo aumento da área permeável, das fachadas verdes e do estímulo ao uso dos modos suaves;
- Social, pelos novos usos a espaços já existentes subutilizados e pela inserção de um novo mobiliário urbano;
- Identidade, pelo maior envolvimento da comunidade em conjunto com o poder público na resolução dos entraves;
- Mobilidade urbana, pela inserção de estruturas de apoio à segurança dos pedestres, pelas inserções de infraestruturas voltadas às bicicletas, por novas ligações viárias que permitirão uma melhor conectividade. Além disso pretende-se uma melhora no serviço de transportes coletivos, mais precisamente dos autocarros tanto que circulem na Charneca da Caparica quanto os que fazem os serviços intercidades;
- Economia, pelo apoio à apropriação do espaço público para a realização de atividades realizadas em conjunto com a comunidade;
- Habitação, pela melhoria da qualidade das residências dos envolvidos no processo da Quinta dos Beliscos.

Tem-se, portanto, a interdisciplinaridade das ações tomadas com benefícios em várias esferas julgadas importantes ao funcionamento orgânico do bairro, na escala micro, como uma melhora no funcionamento da cidade de Almada.

V. Conclusões e Estudos Futuros

O espaço urbano é resultado de inúmeras sinergias e das ações dos indivíduos que lá residem, agem e mantém relações. Com o significativo aumento das aglomerações nas zonas urbanas, se evidencia a necessidade de se dotar as referidas áreas com infraestruturas mínimas que garantam condições habitáveis ao ser humano, como provisão de água, redes de tratamento de águas residuais, cabos de telefonia e acesso à internet, habitação salubre, pavimentação e iluminação pública decente.

As cidades são atores políticos e a forma com que ocorre a apropriação do território está diretamente relacionado à regulação económica. O urbanismo extensivo de mercado acaba por tornar o espaço mais propício às desigualdades e alimentar a falta de coesão social, gerando zonas segregadas.

Os loteamentos clandestinos em Portugal tiveram grande disseminação por volta da década de 1970 e 1980, quando um grande número de pessoas se alojou nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto com a compra dos terrenos nos chamados avos indivisos. As áreas cuja gênese se deu de forma clandestina ou ilegal sofrem ainda mais com a ausência de infraestruturas por serem, geralmente, mais isoladas, sem conexões e afastadas em relação ao centro.

Na interseção disso tudo, emerge a necessidade do planeamento urbano com divergentes características para a cidade de ordenamento formal e as que não foram planeadas. Em suma, há diferenças de abordagens para que se consiga adaptar as zonas informais aos padrões mínimos urbanísticos. Ressalta-se que um dos grandes entraves está relacionado com a grande dependência e domínio dos veículos automotores sobre os outros modais de transportes nessas zonas. As dificuldades passam pelos meios físicos, mas também pela mudança de mentalidade para a aplicação de medidas menos poluentes e voltadas à sustentabilidade.

Neste contexto, a aplicação de métodos de reconversão urbanística como o *street-led citywide slum upgrading* ficam em foco, pela aplicação de intervenções primeiro nas ruas para depois se chegar ao interior dos bairros e conjuntos habitacionais. Aliado a isso, ações de urbanismo tático e acupuntura urbana vêm para ajudar a solucionar às adversidades destas zonas, reduzindo os custos de operações a serem realizadas. Destaca-se ainda a captura de valor por parte do poder público quando da realização das devidas obras de infraestruturas.

O concelho de Almada é bastante expressivo no contexto de Portugal e sobretudo na Área Metropolitana de Lisboa, com uma população residente em 2011 de aproximadamente 173 mil pessoas. As áreas urbanas de gênese ilegal no concelho estão inseridas principalmente na parte Sudoeste do território, nas freguesias de Charneca de Caparica e Sobreda. Aliado a isso, tem-se que estas zonas são piores servidas de transportes públicos e na Charneca da Caparica é

onde encontram-se proporcionalmente o maior número de jovens, que por sua vez habitam essas áreas.

Para uma melhor percepção do território que estava a ser estudado, realizou-se um estágio extracurricular no Departamento de Urbanismo da Câmara Municipal de Almada, onde pode-se aprender os mecanismos de gestão do território e as ferramentas que poderiam ser aplicadas ao objeto de estudo e conseguiu-se maior vivência com o funcionamento do organismo municipal.

O processo de loteamento da Quinta dos Beliscos iniciou-se na década de 1980, entretanto mesmo após algumas tentativas de reconversão urbanística da área, continua-se o entrave. Pretendeu-se disponibilizar uma solução viável, de pouca complexidade de execução e que seja exequível com ganhos em vários âmbitos, sendo os maiores contemplados os campos ambiental, social, de identidade, mobilidade urbana, habitação e economia, com destaque para a possibilidade de se obter mais de 8000 metros quadrados destinados a novas habitações, uma nova ligação viária alternativa à Estrada Nacional 377, um novo espaço livre para atividades de socialização com mais de 6300 metros quadrados e incentivos a novos modais de transportes. Além disso, o território tornar-se-á homogêneo e conectado com a envolvente, ou seja, os benefícios da reconversão não são exclusivos dos habitantes dos loteamentos, mas sim da população do Concelho como um todo.

Os investimentos financeiros devem ser realizados numa forma de parceria entre a comissão de moradores e o poder público, com a Câmara arcando com parte das obras e facilitando o pagamento do restante dos montantes em parcelas. As chances de as comissões de moradores procederem ao andamento do processo aumenta se houverem essas facilidades face à situação atual de pagamentos e garantias integrais. Pretende-se, com isso, a criação de um novo modelo de gestão, com uma maior proximidade e com uma abertura maior a negociações, mas não numa ótica de benefício do infrator e sim de evolução e desenvolvimento das qualidades do território.

Como estudo futuro, propõe-se a implantação de um programa de reconversão de áreas urbanas de gênese ilegal que possa criar bairros com características de sustentabilidade inspirados no que já é aplicado nos países do Norte da Europa, mas adaptado ao contexto português e com esquemas de monitorização em conjunto com os presidentes das comissões de moradores para que as intervenções e necessidades possam ser atualizadas de forma sistemática.

Referências

- Acioly, C. (2014). 'Street-led city-wide slum upgrading' – Claudio Acioly, UN-Habitat – UN-Habitat – Page 2014. Retrieved from <https://unhabitat.org/street-led-city-wide-slum-upgrading-claudio-acioly-un-habitat/2014/>. Acesso em 10 de Maio de 2019.
- Almada, C. (2011). *Revisão do Plano Diretor Municipal – Caderno 1- Enquadramento Territorial*. Almada.
- Almada, C. (2011). *Revisão do Plano Diretor Municipal – Caderno 3 - Sistema de Energia*. Almada.
- Almada, C. (2011). *Revisão do Plano Diretor Municipal – Caderno 4 - Sistema Social Econômico*. Almada.
- Almada, C. (2011). *Revisão do Plano Diretor Municipal – Caderno 5 - Sistema Urbano*. Almada.
- Almada, C. (2012). *Câmara Municipal de Almada - Desenvolvimento Local - Projetos Estratégicos - Plano Almada Ciclável*. [online] M-almada.pt. Disponível em http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=genericPage&genericContentPage_qry=BOUI=5102688&actualmenu=6529805 [Acesso em 22 Jul. 2019].
- Associação dos Arquitetos de Boston. HafenCity—Urbanity, Sustainability and Resilience | Boston Society of Architects. (2016). Retirado de <https://www.architects.org/programs-and-events/hafencity-urbanity-sustainability-resilience>. Acesso em 2 de Maio de 2019.
- Attia, S., Shabka, S., Shafik, Z., & Ibrahim, A. (2016). *Dynamics and Resilience of Informal Areas*. Springer.
- Banister, D. (2008). *The sustainable mobility paradigm*. Oxford.
- Banister, D., 2006. Transport, urban form and economic growth. ECMT Regional Round Table 137, Berkeley.
- Barbosa C (2005) *Segunda Residência e Cidade Difusa*. X Colóquio Ibérico de Geografia - A Geografia Ibérica no Contexto Europeu, Évora.
- Batista, C. (2017). *Áreas Urbanas de Gênese Ilegal (In)sustentáveis em Áreas Protegidas Um caso na Paisagem Protegida da Arriba Fóssil da Costa de Caparica* (Mestre). Universidade Nova de Lisboa.
- BBC News. London centric. (2015). Retirado de <https://www.bbc.co.uk/news/resources/idx-248d9ac7-9784-4769-936a-8d3b435857a8>. Acesso em 29 de Abril de 2019.
- Blog Tur Mundial. 25 anos das Olimpíadas 92 em Barcelona. (2017). Retirado de <https://www.turmundial.com/25-anos-das-olimpiadas-92-em-barcelona/>. Acesso em 30 de Abril de 2019.
- Blogue Mar de Caparica (2018). Acesso em 21 de Julho de 2019, retirado de <https://mar-da-costa.blogspot.com/2018/12/ruinas-da-egreja-do-convento-de-nossa.html>.
- Bourdin, A. (2010). O urbanismo depois da crise. (2011 Livros Horizonte, Ed.) (1ª Edição).
- Carvalho, M. (2000). CIDADE GLOBAL anotações críticas sobre um conceito (pp. 70:82). São Paulo.

- Cass, N., Shove, E., Urry, J., 2005. Social exclusion, mobility and access. *The Sociological Review* 53 (3), 539–555.
- Castells, M., & Borja, J. (1996). *As Cidades Como Atores Políticos* (pp. 152:166). Novos Estudos.
- Charneca da Caparica e Sobreda, J. (2015). História. Acesso em 23 de Julho de 2019, retirado de <https://www.jf-charnecacaparica-sobreda.pt/freguesia/territorio/historia>
- China Development Bank Capital (2015). Retirado de <https://energyinnovation.org/wp-content/uploads/2015/12/12-Green-Guidelines.pdf>. Acesso em 20 de Maio de 2019.
- Chula, P. (2014). Desenvolvimento sustentável em áreas urbanas de génese ilegal.
- Clos, J. (2016). Sobre a Urbanização Sustentável e a Nova Agenda Urbana. *In: Por Uma Estratégia de Cidade Sustentável, AFRONTAMENTO*. 15-26. ISBN 978-972-36-1613-2.
- Croce, B. (2019). Barreiras acústicas – O que são? Como funcionam? - Portal Acústica. Acesso em 6 de Setembro de 2019. Retirado de <http://portalacustica.info/barreiras-acusticas-o-que-sao-como-funcionam/>
- Dantas, N. e Melo, R. (2008). *O método de análise SWOT como ferramenta para promover o diagnóstico turístico de um local: o caso do município de Itabaiana / PB*. João Pessoa.
- Dronestagram. Quinta do Conde vista por Cima. Retirado de <http://www.dronestagr.am/quinta-do-conde-35/>. Acesso em 16 de Maio de 2019
- Egan, J. (2004). Skills For Sustainable Communities. Retirado de https://www.ihbc.org.uk/recent_papers/docs/Egan%20Review%20Skills%20for%20sustainable%20Communities.pdf. Acesso em 19 de Maio de 2019
- Fontes, A. (2018). Urbanismo tático para requalificação gradual do espaço público metropolitano: O caso do Park(ing) Day no Rio de Janeiro. *Arquitetura Revista*, 14(1). doi: 10.4013/arq.2018.141.09
- Gonçalves, J., Silva, F., & Mota, C. (2010). Do ilegal ao formal: Percursos para a reconversão urbana das Áreas Urbanas de Génese Ilegal em Lisboa. Lisboa.
- Huxley, J. (2009). Value Capture Finance. Making urban development pay its way, Urban Land Institute.
- Jacobs, J. (2000). *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes.
- Lerner, J. (2003). *Acupuntura Urbana*. Rio de Janeiro: Record.
- LYDON, M.; GARCIA, A. 2015. *Tactical Urbanism: Short-term Action for Long-term Change*. 1ª ed., New York, Island Press, 230 p.
- OECD. (1997). *Glossary of environment statistics, studies in methods* (Series F. 67). New York: United Nations.
- Pacheco, P. (2019). O poder de transformação do urbanismo tático. Retirado de <https://thecityfixbrasil.com/2018/05/14/o-poder-de-transformacao-do-urbanismo-tatico/>
- Patrício, P. (2011). *Contribuição para uma proposta de qualificação das Áreas Urbanas de Génese Ilegal* (Mestre). Universidade Nova de Liabo.

Pixabay. (2019). Grand Central Station, New York. Retirado de <https://pixabay.com/photos/grand-central-station-new-york-train-768573/>

Salat, S., Bourdic, L., & Kamiya, M. (2017). *Por uma Estratégia de Cidade Sustentável*. Porto: Afrontamento.

Sampa, M. (2015). Avenida Paulista será aberta para pedestres e ciclistas no domingo, dia 18 | MobilidadeSampa. (2015). Retrieved from <https://mobilidadesampa.com.br/2015/10/avenida-paulista-sera-aberta-para-pedestres-e-ciclistas-no-domingo-1810/>

Sapo Portugal. Fotos que testemunham Lisboa antes da Expo 98 reunidas em livro (2018). Retirado de <https://shifter.sapo.pt/2018/09/fotos-lisboa-antes-da-expo-98/>. Acesso em 30 de Abril de 2019.

Sapo Portugal. Neste bairro às portas de Lisboa vive-se entre ratos, cobras e lixo. (2016). Retirado de <https://sol.sapo.pt/artigo/122707/neste-bairro-as-portas-de-lisboa-vive-se-entre-ratos-cobras-e-lixo>. Acesso em 2 de Maio de 2019.

Sassen, S. The global city: Introducing a concept. *Brown Journal of World Affairs* (2005).

Silva, P. and Farrall, H. (2016). *From Informal to Formal: What Can Be Learned from Reviewing 50 Years of Portuguese Models, Policies and Politics*. In: *Dynamics and Resilience of Informal Areas*, 1st ed. pp.25:41.

Sustainable Urban Mobility: European Policy, Practice and Solutions. (2017). Retirado de <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2017-sustainable-urban-mobility-european-policy-practice-and-solutions.pdf> Acesso em 12 de Abril de 2019.

Timeout (2019). Carris dá uma ajuda com mais uma carreira de bairro. Acesso em 27 de Agosto de 2019, <https://www.timeout.pt/lisboa/pt/noticias/carris-da-uma-ajuda-com-mais-uma-carreira-de-bairro-010719>

Tour, J. (2011). Puerto Madero – Buenos Aires. Retirado de <https://jucaxtour.wordpress.com/2011/10/06/puerto-madero-buenos-aires/>

TripAdvisor. (2019). Biking the trail in nature - Picture of Le Petit Train du Nord Bike Path, Quebec -. Acesso em 27 de Agosto de 2019, https://www.tripadvisor.ie/LocationPhotoDirectLink-g155025-d654304-i40019920-Le_Petit_Train_du_Nord_Bike_Path-Quebec.html

Urban mobility - Mobility and Transport - European Commission. (2019). Retirado de https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en Acesso em 11 de Abril de 2019.

Woodcock, J., Banister, D., Roberts, I., Prentice, A., Edwards, P., 2007. Energy and transport. *The Lancet* 370, 1078–1088.

WRI Brasil. (2019). As pessoas vão para as cidades em busca de oportunidades, mas deslocamentos impossíveis viram um obstáculo | WRI Brasil. Retirado de <https://wribrasil.org.br/pt/blog/2019/05/pessoas-vaio-para-cidades-em-busca-de-oportunidades-mas-deslocamentos-impossiveis-viram-obstaculo?fbclid=IwAR3UXn9GrrIfRDEZaUYF9In9lw9V-wMI5JasftuIRPaS43RUwDfNuXz-7Ns>. Acesso em 26 de Maio de 2019.

Anexos

Anexo I – Serviços de ligação de autocarros TST que servem o Concelho de Almada e o Concelho de Lisboa.

Carreira N° 151 Charneca da Caparica - Lisboa	Partidas de Almada																			
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
		15	15	15	15	15		15		15		15	15	15	15					
		45	45	45										45	45					
	Partidas de Lisboa																			
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
Carreira N° 152 Almada - Lisboa			15	45	30	15	15		15		15	45	15	15	15	15				
			45										45	45	45	45				
	Partidas de Almada																			
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
	50			0													30		0	15
	Partidas de Lisboa																			
Carreira N° 153 Costa da Caparica - Lisboa	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
		30																20	40	45
	Partidas de Almada																			
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
	45															20	0	40	25	5
																	50			
	Partidas de Lisboa																			
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
																	10	50	25	5
																	50			45

Carreira N° 155 Costa da Caparica - Lisboa	Partidas de Almada																			
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
		30	30	15	15			10	40			10		30						
	Partidas de Lisboa																			
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
				15		0		50		30			10	25	10					
Carreira N° 158 Trafaria - Lisboa	Partidas de Almada																			
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
		45					10	10	10	10	10	10	10	10	10					
												40	40							
	Partidas de Lisboa																			
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
			30	0	10	40	40	40	40	40	40			15						
				15	40															
				30																
				45																
Carreira N° 159 Marisol - Lisboa	Apenas as carreiras de 6:45 e 18:15 prosseguem até a Trafaria. O restante vai/parte da Universidade																			
	Partidas de Almada																			
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
		20	20	20	20	45		45		45	45	35	20	0	20	20	30		30	
		50	25	50	50									40						
			50																	
	Partidas de Lisboa																			
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
			20	20	40	20	45		45		45	20	10	20	20	25	30	35		30
				55								50	30	50	50					
													45							

Carreira N° 160 Almada - Lisboa	Partidas de Almada																							
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
		0	10	10	10	30	15	0	30	15	0	0	0	0	0	0								
		15	25	15	25			45			40	20	20	20	20	45								
		25	40	25	45							40	40	40										
		40	55	40																				
		55		55																				
	Partidas de Lisboa																							
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
			0	10	10	10	20	5	35	20	5	30	10	10	10	10	40							
			20	30	30	35		50			50	50	30	30	30	30								
			40	50	50								50	50	50	50								
Carreira N° 161 Costa da Caparica - Lisboa	Partidas de Almada																							
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
		10	10	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10	10	10	30	25							
		25	25	20	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30									
		40	35	40							50	50	50	50	50									
		55	45																					
	Partidas de Lisboa																							
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
		55	30	5	15	30	25	25	25	25	25	20	0	0	0	0	20	10						
			50	20	30	55	55	55	55	55	55	40	20	20	20	20								
				40	55								40	40	40	40								
				55																				
Carreira N° 176 Almada - Lisboa	Partidas de Almada																							
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
		45	20	20	20	10	40	25	10	40	25	10	25	30	30									
			50	50		55			55			50												
	Partidas de Lisboa																							
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
Carreira N° 190 Charneca da Caparica - Lisboa				10																				
			50																					
	Partidas de Lisboa																							
	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24				
														0										
														45										

Anexo II – Entrevista Arquiteto Antônio de Abreu – Câmara Municipal de Oeiras

1. Breve história das Augi em Oeiras. Primeira ou Segunda residência? Quem foi morar lá?...

R - Há casos e casos. As AUGIs são complexas e devem ser estudadas profundamente. Há pessoas de várias nacionalidades e por isso a presença de atividades culturais. As ocupações presentes são as tradicionais dos avos indivisos e há também uma ocupação informal em terrenos de domínio público.

2. Quantas Augi hoje em Oeiras?

R - Difícil de mensurar, tendo em vista que o processo da CMO não é tradicional e não envolve a declaração de AUGIs, mas algumas que podem ser citadas são: bairro laje, casal da choca, pedreira italiana, leião, lacia e calçada da moinha.

3. Quantos casos de reconversão?

R - Como citado anteriormente, há inúmeros bairros reconvertidos e hoje são tratados como bairros normais com qualidades urbanísticas similares as dos bairros planejados.

4. Como é a relação entre a CMO e a CAC? Fiscalização? Participação conjunta?

R - Ocorre uma comparticipação, onde a CMO arca com metade dos custos de reconversão e os moradores arcam com a outra metade podendo, ainda, parcelar o pagamento. Para além disso, as AUGIs são tratadas em áreas plano e não lote por lote.

5. Há algum caso semelhante à Qt. Dos Beliscos? Zona familiar inserida entre áreas legalizadas com gênese na década de 80. Se sim, foi reconvertido?

R - Sim, há os tradicionais casos de avos indivisos também. Houve a reconversão e um dos fatores cruciais é a definição das chamadas áreas plano.

6. Há projetos de apoio às CAC? Quem paga e como paga as obras de urbanização?

R - Sim, há a comparticipação financeira e os projetos são elaborados pela CMO, o que torna o processo mais rápido e menos passível de erros. Para além disso, há ainda atendimentos direto no bairro 2 ou 3 vezes por semana, o que significa que os moradores não necessitam se locomover à Câmara para solucionar as possíveis dúvidas e entraves.

7. Quais os problemas de mobilidade urbana de Oeiras? Algum relaciona-se com as AUGI?

R - Os problemas de mobilidade urbana relacionados com as AUGIs vão principalmente na continuidade do eixo viário e interligação com outras ruas e a ausência de passeios, o que prejudica a mobilidade pedonal e foca-se apenas na utilização dos carros.

8. Quais os projetos de mobilidade urbana que estão a ser adotados?

R - Já foram feitos no bairro da laje anéis viários para desafogar o trânsito, uma ligação de ciclofaixas com bairros anexos e liberação de espaço para a implantação de passeio.

9. Há algum projeto que relacione o clandestino com o transporte público?

R - Como citado anteriormente, os projetos são analisados com áreas plano e 5 vertentes são vistas: mobilidade, espaços verdes, cultura, equipamentos e serviços e os transportes públicos inserem-se na questão da mobilidade.

Anexo III – Entrevista Arquiteto Pedro Chula – Câmara Municipal de Palmela

1. Breve Histórico das AUGI em Palmela. Primeira ou segunda residência?

R – Dentro do extenso concelho de Palmela (um dos maiores do país), existem várias áreas urbanas de gênese ilegal, com as mais diversas origens, entretanto o que mais se destaca é a compra de avos indivisos para segunda residência.

2. Quantas AUGI hoje em Palmela?

R – Como dito anteriormente, o concelho é de grande dimensões, daí a dificuldade de se mensurar com precisão todas essas zonas.

3. Quais as maiores dificuldades encontradas na reconversão urbanística das AUGI?

R – Sem dúvidas, a burocracia. O processo de reconversão é moroso e cheio de obstáculos. Ressalto ainda a dificuldade financeira tanto dos moradores quanto da própria administração municipal.

4. Quais casos cita como sucesso?

R – Um dos casos que podem ser citado como sucesso é o da Quinta da Marquesa que encontrou grandes dificuldades iniciais, pela sua dimensão, mas já lá foram executadas obras de infraestruturação.

5. Quais recomendações faz para melhorar a resolução das questões das AUGIs?

R – Um grande passo seria a aproximação com um modelo de governança mais próximo das pessoas, como é aplicado nas comunidades do Norte da Europa. Seria interessante não só resolver a questão da emissão do alvará de loteamento, que é meramente algo administrativo, mas sim ações mais incisivas, como a eleição do administrador do bairro que teria contato direto com os técnicos municipais, mesmo depois da reconversão executada.

6. Quais medidas de mobilidade urbana destacam-se no concelho de Palmela?

R – Infelizmente no concelho de Palmela as pessoas ainda dependem quase que exclusivamente dos veículos automotores e pouco se fez na implantação de medidas menos poluentes e mais sustentáveis.